



HAL
open science

La figure politique du marcheur

Édouard Moulin

► **To cite this version:**

Édouard Moulin. La figure politique du marcheur. Architecture, aménagement de l'espace. 2015.
dumas-01316495

HAL Id: dumas-01316495

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01316495>


Submitted on 17 May 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0
International License



**LA
FIGURE
POLITIQUE
DU
MARCHEUR**

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

MEMOIRE // Edouard MOULIN
UE 74 // Marie-Paule Halgand

«Si je devais écrire un livre pour communiquer ce que je pense déjà, avant d'avoir commencé à écrire, je n'aurais jamais le courage de l'entreprendre. Je ne l'écris que parce que je ne sais pas encore exactement quoi penser de cette chose que je voudrais tant penser. (...) Je suis un expérimentateur en ce sens que j'écris pour me changer moi-même et ne plus penser la même chose qu'auparavant».

Michel Foucault, Dits et écrits, 1978

«La promesse de bonheur faite aux peuples et aux individus constitue, à l'instar des religions et des idéologies, un opium qui les prive de leur liberté. En les berçant avec la vieille chanson de l'abondance et du bien-être, en les insérant toujours plus dans des réseaux de surveillance et de contrôle au motif de les protéger des risques et des dangers, le pouvoir démocratique contraint les citoyens à abandonner leurs libertés publiques au profit de l'automatisme des procédures.»

*Roland Gori, Faut-il renoncer à la liberté pour être heureux
2014*

Crédits photographiques :

Tous les crédits non mentionnés sont des photos personnelles

p 43, 55, 57, 59 : SAMOA, iledenantes.com

p 53 : BOIZIAU Roger, Nantes, années 60, Geste Editions

p 57 : <http://www.kcap.eu/en/projects/v/hafencity/>

<http://cil.sudpresquile.online.fr/cil/wp-content/uploads/Darse-vue-densemble-web.jpg>

http://enpaysdelaloire.com/var/ayaline/storage/images/media/diaporamas/articles/nantes/nantes-centre-ville/7220-2-fre-FR/Nantes-centre-ville_productDiaporamaImage.jpg

<https://thehamburg.files.wordpress.com/2015/03/daa-hamburg.jpg>

http://www.lyon-france.com/var/ez_site/storage/images/media/images/quartier-saint-jean-dans-le-vieux-lyon/97807-1-fre-FR/Quartier-Saint-Jean-dans-le-Vieux-Lyon.jpg

Je tiens à remercier Marie-Paule Halgand pour m'avoir guidé dans l'exercice de recherche depuis ces deux dernières années.

Je souhaiterais également remercier Marie, Marie, et ma mère pour m'avoir orienté et soutenu dans les deux dernières semaines de rédaction.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

SOMMAIRE

Partie 1 : Introduction à un mode de vie

Histoire de la marche et nécessité quotidienne
Un plaisir et un passe temps
comme challenge sportif
Une découverte théorique et poétique
Une application «scientifique» à Belfast
Le hasard du trajet comme méthode de visite

Partie 2 : La marche comme un outil

Changement de référentiel : la médiation de l'île de Nantes
Retour sur les visites, les trajets et leur public
Les expéditions urbaines ou comment maquiller la visite touristique

Partie 3 : La marche et le piéton, nouvel enjeu des politiques urbaines

Transformation des villes avec l'évolution des modes de transport
et politique de piétonnisation
Disparition de la rue au profit d'un urbanisme moderne
Un système de communication global
Un outil de contrôle

INTRODUCTION

«La marche est esthétique, comme la conçoit André Breton pour la place Dauphine. Elle révèle des recoins oubliés, des beautés cachées, la poésie des lieux délaissés. La marche est politique. En découvrant ces espaces qui sont à la marge et cependant peuplés, elle montre que les frontières spatiales sont aussi des frontières sociales» C'est à la lecture de la quatrième de couverture de «Walkscapes» écrit par Francesco Careri, que j'ai su que je devais entreprendre mon mémoire dans cette voie, celle de la marche. Quelle banalité, qui m'apparaissait d'un coup si riche, je me demandais ce que j'allais pouvoir encore découvrir. Et c'est à travers un parcours personnel comprenant expérimentations pratique et expérience professionnelle que je commence à monter mon questionnement. Je vais d'abord m'interroger sur l'utilisation qui pourrait être faite de la marche et de la façon unique qu'on a, en marchant, de découvrir les villes. Au fur et à mesure que mon questionnement mûrissait, je commençais à entrevoir une approche d'un sujet en relation avec ma récente activité de médiation. Je me posais des questions sur le phénomène de médiatisation de la marche, et de la nouvelle popularité de ses activités liés. Expéditions urbaines, visites de villes, balades... Tout ça en lien avec les outils de communications mis en place par la ville de Nantes pour qu'un plus grand nombre soit au courant de l'organisation de ces activités.

C'est à partir de ce moment qu'est venu le questionnement principal qui me mènera jusqu'au bout de ce mémoire.

Quel est l'impact urbain de l'appropriation politique de la marche ?

J'insiste sur le mot appropriation qui montrera bien de quelle façon le pouvoir politique a pu s'emparer de la marche pour prendre des décisions. Nous ne parlerons donc pas de l'aspect déjà politique de la marche, que l'on peut rapprocher aux manifestations, et tout autre type de marche arborant des revendications politiques. Je parlerais de mon expérience personnelle pour étayer le propos, qui sera également mis en relation avec les lectures théoriques que j'ai pu accumuler depuis les deux dernières années.

////////PARTIE 1 INTRODUCTION A UN MODE DE VIE////////

En s'intéressant de manière très personnelle à l'évolution de mon rapport à la marche, j'aboutis à une interrogation sur ce qui s'apparente beaucoup à un mode de vie. Nait alors l'envie d'approfondir le sujet, mener une recherche. Ce qui suit est la seule certitude de ce mémoire, la certitude d'un sentiment personnel. J'y expose mes questionnements. Questionnements insoupçonnés avant le commencement de ce travail. Dans cette construction longue de travail de mémoire, la lente évolution de mon sujet et de mes réflexions m'ont orienté vers l'interrogation principale de ce mémoire : la politisation croissante de la marche. Comparons d'abord les différentes pratiques.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Histoire de la marche et nécessité quotidienne.

La marche c'est avant tout un moyen de locomotion. Se déplacer d'un point A à un point B de la façon la plus évidente qui soit, mais également la plus ancienne. C'est dans la nature même de l'homme de marcher. Cependant, cela ne nous paraît plus si évident, bien que ce soit indispensable dans la vie quotidienne, son usage a été petit à petit remplacé par des moyens de locomotion plus rapides, dit plus efficaces, mais surtout sans effort. Je m'intéresse à l'utilisation et l'importance de la marche dans nos déplacements quotidiens, mais aussi à apporter un regard sur mon expérience personnelle comparée aux lectures que j'ai pu avoir. La marche peut me sembler une évidence mais elle ne l'est pas forcément. En effet, la loi de Zahavi gouverne notre façon de nous déplacer. Elle évoque l'égalité des budgets temps transports en fonctions des différents modes de déplacements. Ces BTM placent la marche dans une équivalence avec la voiture et les transports en communs en termes de temps, dans un rapport à une utilisation précise. Par exemple, un automobiliste habitant dans la banlieue d'une grande métropole, et qui travaille dans le centre ville aura un temps de trajet en voiture a peu près équivalent à une personne habitant en centre ville se rendant a son travail à pied. Cette petite explication dicte la grande majorité de nos façons de nous

déplacer aujourd'hui. La marche conserve cependant une place très importante dans la part de nos déplacements journaliers. Une grande part des personnes qui marchent sont donc des personnes proches des services desquels ils ont besoins. C'est une pratique relativement importante en milieu urbain par rapport au périurbain ou au rural. C'est un mode de déplacement qui trouve donc sa place dans les villes.

« en milieu urbain la marche est un mode de déplacement tout à fait performant, voire plus rapide que la voiture, pour les distances porte à porte jusqu'à un kilomètre, de même que le vélo l'est pour les distances jusqu'à cinq kilomètres » (1)

(1) GRANIE Marie-Axelle, AUBERLET Jean-Michel, Le piéton : Nouvelles connaissances, nouvelles pratiques et besoins de recherche, Lyon, Editions Lavoisier, 2007, 330 Pages.

La marche a obtenu au fil du temps, ce rapport à la proximité, qui nous évite de l'envisager sur de longues distances. Pourtant elle a longtemps été le seul moyen de déplacement de l'homme. L'homme bipède et nomade qui s'est déplacé sur de longues distances pendant plusieurs milliers d'années. Il y a toujours eu un rapport à la survie dans le mode de vie nomade de nos ancêtres. De la nécessité de se déplacer pour se nourrir et s'abriter.

«l'acte de traverser l'espace naît du besoin naturel de se déplacer pour trouver de la nourriture et les informations nécessaires à sa survie» (1)

Jusqu'à ce que l'agriculture vienne bouleverser nos modes de vies, pour transformer une partie de la population en être sédentaires. A partir de ce moment la marche a commencé à prendre une signification différente. De la nécessité d'habiter le territoire qui n'est plus parcouru. L'homme a commencé à marcher pour habiter les espaces; C'est de cette action que naît les premières formes d'architecture et de villes. C'est par la marche, que les chemins et les sentiers se dessinent, au bord desquels viennent s'installer les cultures et les abris, la ville vient s'organiser autour d'un parcours. La carte qui suit, est retranscrite d'une inscription rupestre datant de -10 000, il pourrait s'agir d'une des premières représentation de ville, qui coïncide avec l'apparition de l'agriculture il y a plus de 10 000 ans, et donc la



sédentarisation de l'homme. C'est après une longue période de pèlerinages, de croisades et de guerres ou la marche revêt un aspect théologique ou de conquête qu'elle gagne une image poétique avec un retour à ses racines. Cette image poétique est décrite pour la première fois par Charles Baudelaire dans la deuxième moitié du XIXe siècle ou il parle pour la première fois de l'image du flâneur. L'homme habite à nouveau la ville et les rues comme il le faisait au début de l'ère sédentaire. Habiter la ville pour la définir.

« Pour le parfait flâneur, pour l'observateur passionné, c'est une immense jouissance que d'élire domicile dans le nombre, dans l'ondoyant, dans le mouvement, dans le fugitif et l'infini. Être hors de chez soi, et pourtant se sentir partout chez soi ; voir le monde, être au centre du monde et rester caché au monde » (2)

(1) CARERI Francesco, walkscapes la marche comme pratique esthétique, Paris, Editions Jacqueline Chambon, 2013, 208 Pages

(2) BAUDELAIRE Charles, «Le Peintre de la vie moderne », dans Le Figaro, 1863.

Un plaisir et un passe temps

Après une présentation de la marche, comme mode de déplacement ou d'expression artistique. Je voudrais introduire le fait que c' est également une pratique qui peut se rattacher au plaisir et à la détente. Dans ce cas il suffit de se rapporter aux nombres de sentiers de randonnée proposés à deux pas de nos centre villes. C'est une activité qui trouve sa place dans un grand nombre de familles ou de groupe d'amis. Elle reste encore une fois, extrêmement accessible, en terme de coût bien sûr mais également dans son aspect pratique. Pour vérifier la popularité de cette activité, je me suis prêté à une enquête relativement simple d'interroger les promeneurs du dimanche venant au Hangar 32. Simplement pour savoir pourquoi il venait ici et avec qui. Plus que les chemins de randonnée, ici la ville devient le terrain idéal de la ballade, il y a même beaucoup de gens qui viennent en voiture dans un endroit précis, ou en transport en commun pour après se promener, ils sont donc à la recherche d'un endroit agréable, ce qu'il semble trouver entre le pont Anne de Bretagne et le Hangar à banane.

«Le dimanche après manger, on se promène ça à toujours été comme ça... on change souvent d'endroit mais on aime pas rester enfermés»

Louis et sylvie

«Nous sommes venus en tramway depuis l'arrêt liberté, on aime bien venir ici le dimanche pour se détendre[...]En général on reste 2h puis on rentre, mais c'est la première fois qu'on vient ici c'est sympa.»

jean, marie et leurs 3 enfants

Cette habitude que beaucoup de gens peuvent avoir de se promener dans les temps libres permet certainement de trouver un temps de pause et de lenteur dans une société qui nous le savons est devenu de plus en plus rapide. Jusqu'à peut-être devenir trop rapide. C'est avec ces moments de flâneries qu'il est peut-être possible de retrouver une moyenne pour ne pas complètement se déconnecter de notre environnement. Cette marche permet de prendre le temps de regarder. Regarder ce que nous ne voyons pas le reste du temps. Voir ce qui est possible que lorsque l'on prend le temps. C'est peut-être la un embryon de réponse au regain d'intérêt pour la marche caractérisé par les actions de politique locale en faveur du piéton.

«Dans toutes ces expériences, la lenteur ne signifie pas l'incapacité d'adopter une cadence plus rapide. Elle se reconnaît à la volonté de ne pas brusquer le temps, de ne pas se laisser bousculer par lui, mais aussi d'augmenter notre capacité d'accueillir le monde et de ne pas nous oublier en chemin»

(1)

(1) SANSOT Pierre, Du bon usage de la lenteur, Paris, Editions Rivages, 2000, 204 Pages

Ce temps de pause c'est aussi une expérience personnelle. Un moment que j'ai toujours apprécié, et qui je pense me conduit à l'écriture de ce mémoire. Finalement tout part d'une expérience personnelle. Ces pauses je les voyais partout. Il suffisait d'un simple trajet quotidien tel que j'en parle dans la première partie pour que je trouve un moment de détente et de lenteur dans ma journée. Ce que je pouvais voir comme une épreuve auparavant - trop habitué aux trajets en voiture de ma vie périurbaine - est devenu dans une vie plus urbaine un moment privilégié. Depuis Nantes j'ai toujours eu une préférence pour la marche, et je l'ai toujours mis en avant dans mes déplacements quotidiens. Des déplacements quotidiens qui était certe assez court mais qui pouvait se transformer en longue balade lorsque le temps ne manquait pas. Et, d'une certaine façon mon «parcours résidentiel» m'a amené à apprécier les distances de manière bien différente. J'ai au fur et à mesure apprécié la lenteur que Pierre Sansot décrit. J'ai habité à 500 m de l'école, puis à 2 km. Et enfin, à Belfast, par manque de choix, j'habitais à 5 km de l'école, dont 4 km sans ligne de transport en commun efficace - ou dans un tarif raisonnable - qui m'ont amené à faire ce trajet à pied quasiment en permanence. Cette expérience m'a appris qu'il était possible de trouver le temps. Les 45 min de marche que je devais faire tous les matins ne me gênait pas, il suffisait de se lever plus tôt ou de penser à ces habitants



Les promeneurs du dimanche, Quai des Antilles, Nantes

de banlieue parisienne passer 1h assis dans les transports, sans avoir aucune occasion de profiter de leur trajet. Quelque part je me sentais chanceux d'habiter aussi loin. J'aurais pu prendre un abonnement de bus pour être à l'école en 20 min, mais j'aurais eu l'impression d'abandonner une part de ma liberté d'action.

C'est un processus de réflexion de 4 années qui m'aura amené à considérer la marche comme un élément essentiel de ma journée. Une évolution qui est passé, il y a 3 ans par une découverte de la marche comme activité, au delà des déplacements quotidiens. Ayant déjà appréhendé l'importance que pouvait avoir la marche dans mon quotidien, je découvrais ici un autre aspect : Le potentiel de découverte des villes par la marche. Découverte dont je parlerais dans une prochaine partie.

La marche est un challenge

La marche étant devenu une partie très importante de ma vie, je me suis demandé jusqu'ou je pouvais aller. Finalement les marches urbaines se cantonnaient à l'espace de la ville, à la fois étendue mais également limité dans la possibilité d'aller loin. J'ai donc commencer à me poser la question de la marche dans son aspect sportif. Puis finalement d'essayer de définir ou je pouvais trouver mon plaisir dans la marche. Est-ce que j'étais simplement attiré par les marches en ville qui donnent un paysage à voir qui me fascine depuis toujours, ou est-ce que le simple fait de marcher suffirait. Je voyais donc une nécessité d'essayer de la réduire à sa forme la plus simple. Une randonnée en autonomie complète pendant 15 jours. C'est comme ça que je suis parti pour le GR20, dans le but de découvrir un aspect de la marche que je voyais complètement différent. Pour une première randonnée en autonomie c'était un défi assez important. 180 Km dans la montagne avec dans mon sac 15 jours de repas ainsi que le matériel nécessaire pour dormir. Je ne ferais pas ici un développé des étapes de ce sentier mais plutôt un retour sur cet expérience, sur les choses que j'ai pu apprendre et découvrir. J'essaierai de faire abstraction des paysages de la marche pour me concentrer sur les sensations.

«Sans contraintes, la liberté ne serait qu'un mot vide dont l'expérience serait aussi décevante qu'angoissante.»

«malgré toutes ces contraintes[...] la marche est une expérience d'émancipation dans le sens ou on se libère d'un grand nombre de facilités, des facilités techniques[...] des facilités aliénantes dont on est surpris de se libérer aussi facilement»

(1)

La marche est une expérience certaine de liberté, qui devient encore plus forte lorsqu'elle compile les contraintes et qu'elle repousse les facilités. La marche en ville contient des formes de contraintes. Il y a celle de la météo que notre corps subit directement, il y a le poids de notre corps que nous devons déplacer car il s'agit la de l'essence de la marche. Nous n'avons pas ici le choix de nous déplacer, nous devons le faire car il paraît impossible de rester sur place lorsque nous ne sommes pas chez nous ou arrivé à notre destination. C'est à partir du moment ou l'on part de chez nous que ces contraintes s'appliquent. Mais, ces contraintes sont d'autant plus importantes dans l'exercice de randonnée. En plus des contraintes météo et des contraintes évidentes que la marche impose par un effort constant et une nécessité de mouvement, la randonnée en impose deux autres. Le poids du sac à dos, qui peut se révéler être très important mais qui est essentiel pour continuer le parcours. Puis une autre contrainte qui

(1) France culture, Faut-il se libérer des contraintes ? (2/4) : La marche : une expérience paradoxale de liberté. Adele van reeth, Frédéric Gros

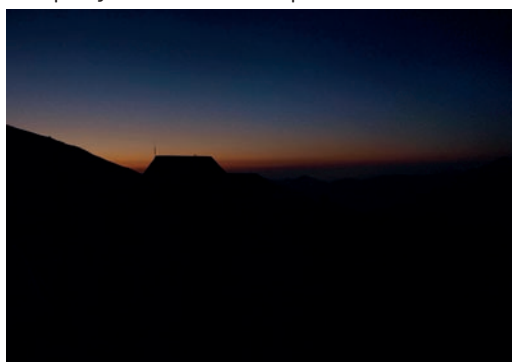
n'existe pas dans les déplacements urbains. La contrainte de ne pas pouvoir faire demi tour, avec la nécessité d'atteindre le refuge qui nous permettra d'installer notre campement. Ces contraintes supplémentaires placent en réalité la randonnée à un niveau de liberté supérieur. Un niveau dans lequel nous sommes encore plus détachés des facilités aliénantes que nous pouvons trouver quotidiennement. La marche nous libère de ces facilités aliénantes dans le premier stade de la marche en ville, puis dans un second à chercher dans la randonnée. Les contraintes que la marche expose, ne sont pas des contraintes aliénantes



car elles ont un rapport direct avec la survie. En plus de cette nécessité de liberté, c'est également un accomplissement personnel, une fierté. Une fierté dont je trouve la matérialisation par le trait sur une carte. Le trait sur la carte, réduit dans la forme la plus simple mais également la plus expressive le trajet parcouru. Il expose dans des jeux d'échelle une performance qu'il est toujours agréable de se rappeler. Enfin abstraction faite

13

du paysage pour une première analyse, il serait quand même intéressant d'y revenir. Les paysages de la ville et de la nature sont évidemment complètement différents et peuvent donc avoir un pouvoir altérant sur la marche. Bien que l'essence et les sensations restent similaires. Les perceptions peuvent être complètement différentes. Je vois dans la ville un besoin de découverte et de connaissance, et dans la nature un plaisir assez simple, celui de regarder. La connaissance peut également être un synonyme de plaisir mais pas d'une façon aussi directe que la simplicité de subir un moment. Dans cette approche un peu différente de deux perceptions, je verrais un impact temporel. La marche en ville se rapprochant encore d'une temporalité assez rapide dont la découverte successive et ininterrompue d'accident occupe l'esprit, tandis que l'immensité des paysages naturels défile moins vite et nous donne un temps plus long et plus propice à l'évasion. La marche peut donc se rapprocher d'un challenge, lorsque l'on sait que faire demi tour est une tâche compliquée. J'appuie néanmoins sur le fait que c'est une sensation de liberté très facile d'accès, et que je saisis à chaque occasion.



Photos des paysages du GR20

Le hasard du trajet comme méthode de visite.

J'ai pu longuement développer les aspects restrictifs mais libérateurs de la randonnée, en abordant rapidement des analogies avec la marche en ville. Ici je m'intéresserais plus à ce que je vois comme l'équivalent de la randonnée dans les villes. C'est à dire de se donner l'occasion de faire abstraction des facilités et de rencontrer des contraintes - ceci étant les conditions nécessaires pour atteindre deux objectifs de la marche : la liberté et la découverte - Au travers de 5 trajets que j'ai pu effectuer dans ces conditions. Des conditions qui imposent la contrainte du refuge, et la libération de la technologie objet d'aliénation. Plus simplement il s'agit dans une ville de se retrouver dans l'obligation de rejoindre un point B, point refuge, ou point d'attraction sans pour autant disposer de carte ou de GPS nous permettant de déterminer l'emplacement de ce point B, mais simplement un souvenir ou une adresse.

Des trajets qui se racontent comme des histoires de hasard. Des histoires qui m'ont permis de découvrir les villes dans lesquels j'étais d'une façon qui d'un point de vue personnel m'ont apporté plus que des visites prévues et organisées. Je parlerais donc de ces 5 trajets qui m'ont marqué, et qui grâce à la marche m'ont donné à voir des paysages que je n'aurais pas eu l'occasion de voir autrement.

La retranscription de ces trajets viens toujours de cette fascination pour l'expression du trait sur la carte, qui m'ont sans arrêt poussé une fois arrivé, à me remémorer le trajet afin de le retranscrire sur Google Maps. Je les aborderais dans un ordre chronologique. L'intérêt étant de montrer qu'un hasard subi est devenu un hasard provoqué, ce qui oriente donc vers une méthode

ROME (2012) 7 Km

Le dernier bus vient de me filer sous le nez !! « merde » ! Mes copains que je dois rejoindre a Trastevere vont pouvoir m'attendre un bon moment. Bonne nouvelle, je sais où ils sont, enfin, je connais le nom du bar. Maintenant je dois y aller en travaillant un peu mes souvenirs. Je suis à Rome pour la deuxième fois, et je suis déjà allé à Trastevere, le problème c'est que je sais pas trop situer la gare par rapport à Trastevere. Je décide de suivre le chemin que le bus a emprunté, et je croise quelqu'un :

-« excuse me, do you speak english ? »

-« yes, a bit »

-« well, I need to go to Trastevere, do you know the way I should go »

-« Oh... Trastevere is quite far... It will take more than one hour... You should grab a taxi... »

-« I'd like to go walking... I have time »

-« Ok then, just keep going south, this way, and at some point, you'll need to cross the river... from this point I can't be more precise, try to ask someone else later on your way »

Yes a bit... plutôt humble ces italiens finalement, il m'a pas trop mal expliqué

la chose, je vais pouvoir suivre ses indications. Je suis donc un grand boulevard pendant une vingtaine de minutes, me voilà devant le colisée, et la ca se complique. C'est un bordel monstre, les rues sont dans tous les sens, plus question d'aller tout droit au sud, je cherche un plan. Après la lecture d'un plan de bus, j'ai le chemin en tête, je fais au plus court pour rejoindre le tibre, dans l'optique de traverser, et au moins, de me retrouver du bon côté. C'est peut-être au bout d'une heure de marche que je réussis enfin à traverser. Le problème c'est que je sais plus trop ou il faut aller et qu'il n'y a plus de plan... je décide de longer le tibre en allant un peu plus au sud, on verra bien... Je croise de nouveau quelqu'un je lui demande ou est trastevere, bingo, j'y suis. Je quitte les berges, pour m'enfoncer dans un quartier sinueux et animé, il ne me reste plus qu'à trouver mes amis, c'est peut être après 15 min de déambulation dans le quartier que je les vois, derrière une vitrine, sirotant leur cocktails, et semble-t-il surpris de me voir débarquer.

BERLIN (2012) 16 KM

Minuit trente, me voilà hors du RAW club. J'ai prévenu les autres que je rentrais, fatigué des visites de la journée. La station de métro n'est qu'à quelques rues. Mais à cette heure tardive je peux faire une croix sur le U-Bahn. Sur la carte, je retiens le nom de la station la plus proche de l'auberge de jeunesse avant de partir à la recherche d'un taxi. Celui qui s'arrête ne parle pas anglais et ignore où se trouve la station que je

veux rejoindre... « Osdorfer strasse... Osdorfer strasse... It's a youth hostel, in front of a big brick church... » Il ne me comprend pas. Il me tend le téléphone. J'explique à son collègue « I need to go to Osdorfer strasse, in a youth hostel, just next to a big church, a brick church. », « I see... Ok... Let met talk to the driver. » Il semble avoir compris et démarre. J'ai hate de rentrer !

Un quart d'heure passe et le trajet commence à me sembler long. Je m'inquiète mais ne parviens toujours pas à me faire comprendre du chauffeur, même pour lui demander de s'arrêter. « Ja, ja, Osdorfer strasse. » Quinze minutes plus tard, il s'arrête devant une auberge de jeunesse face à une église miteuse aux allures de salle des fêtes surmontée d'une croix. Je lui donne mes derniers vingt euros - j'ai oublié ma carte bleue à l'auberge - et je commence à paniquer : il est une heure du matin, je suis entre une zone pavillonnaire et des champs interminables.

De notre étude préliminaire au voyage, je me souviens que du nord au sud, Berlin fait quarante kilomètres. Je pense être à présent à quinze kilomètres au sud de l'auberge. Il fait nuit, plus aucun transport en commun et je n'ai plus d'argent pour un autre taxi. Il ne me reste que mes deux pieds pour me mener vers le nord. Encore faut-il trouver sa direction. De vieux acquis de collègue en cours de SVT me rappellent que « la mousse pousse toujours sur la face nord des arbres, à l'humidité et à l'abris du soleil ». Bingo ! Je suis entouré d'arbres recouverts de

mousse ! C'est donc en direction du nord que j'entame mon parcours. Mon objectif : trouver une grande artère et donc une carte.

Sans nouvelles de mes amis depuis mon départ, on me répond enfin au téléphone, me renseignant le nom de l'arrêt de métro : « Hohenzollern Platz ». Je n'y étais pas tout à fait avec « Osdorfer strasse » ! Mais l'Allemand c'est difficile ! Dans le froid et sous les averses, je perds la notion du temps. Fatigué et vulnérable, j'atteins une artère après une heure et demi ou deux heures de marche. Je suis une ligne de bus d'arrêt en arrêt.

J'accumule la malchance : le talon de ma chaussure droite se casse et me contraint à finir le trajet pieds nus, sur le sol mouillé des trottoirs berlinois. Ne prêtant même plus attention à la fatigue, je marche calmement, sans ne croiser personne, à peine quelques voitures... Berlin défile : la grande centrale électrique, magnifique au clair de lune puis le botanische garten qu'on avait tous écarté de notre programme de visites à cause de la distance. Cela fait sûrement déjà trois heures que je marche et je commence à peine à reconnaître des éléments du « centre » de Berlin.

Mon téléphone indique quatre heures trente. Je sais que j'approche, plus qu'une heure et ce sera bon. Malgré le froid, j'ai pris plaisir à me balader dans les riches quartiers résidentiels puis les zones industrielles. Mais la monotonie des boulevards me rend ma fatigue. Cinq heures, les premiers U-Bahn entrent en service. Las de marcher,

je monte dans un wagon. Vers cinq heures trente, j'aperçois enfin cette satané église en pensant à tout ce que j'aurai à raconter après quelques heures de sommeil !

Je retourne à Berlin, j'aime bien Berlin, depuis j'ai pris conscience des distances, j'ai pris conscience que cette ville bouleverse les codes que je connais, c'est 4 fois plus grand que Paris, c'était peut-être pour ça que je me suis retrouvé aussi loin...

ROTTERDAM (2013) 4 Km

Me voilà dans le covoiturage qui va m'emmener à paris, pour prendre le suivant pour rotterdam. Le voyage a été organisé un peu à l'arrache du coup je suis tout seul dans le covoit et je serais normalement le premier à arriver à l'auberge de Rotterdam. J'ai regardé ou c'était avant de partir parce que je savais que mon téléphone fonctionnerais pas la bas. C'est après 5h de trajet à 5 dans une voiture toute petite que j'arrive à la gare de Rotterdam. Je me dis que je suis quand même un peu débile, j'aurais pu noter l'adresse pour que le mec la mette dans son GPS. Enfin bon, je suis plutôt content de marcher après avoir récupéré la place du milieu pendant 5h qui m'a détruit le dos. Ok, je sais qu'il faut aller au sud, et je me demande pourquoi depuis le temps, j'ai pas investi dans une petite boussole ou un truc comme ca... je me repère assez difficilement mais j'aperçois Erasmusbrug, et je sais que c'est à coté de l'auberge ou je dois aller, après plus précisément ca va être compliqué, en tout cas je vais dans cette direction,

et profite de ma toute première découverte de rotterdam le long des canaux. Il fait nuit depuis un bon moment, il est 23h30, et je ne connais pas l'adresse de l'auberge, tout va bien. Je sais juste que ca s'appelle Hostel ROOM Rotterdam, malheureusement y a personne dans les rues pour m'aider, ca à l'air un peu mort comme ville. Ca fait a peu près une heure que je tourne en rond, je sais pas trop comment faire... Je commence à en avoir un peu marre et décide d'aller boire une bière, j'ai aperçu un signe Jupiler au loin, il semblerait bien que ce soit le seul bar d'ouvert dans le coin. Je décide d'y aller, quand, à ma grande surprise, je lis sur la façade Hostel ROOM Rotterdam, j'étais dans le quartier depuis un bon moment, donc c'était plutôt logique que je tombe dessus. J'arrive dans l'auberge, une belge m'accueille et je suis vraiment content d'arriver et de raconter mes péripéties.

PARIS (2014) 5 KM

Paris, je connais bien paris, enfin, j'y ai été plusieurs, je sais pas, entre 7 et 10 fois. Cette fois j'y suis avec mes amis brésiliens qui sont à l'école avec moi à Belfast. Pour la soirée ils ont prévu de passer voir une de leurs amie qui habite dans le coin des grands boulevards, je sais pas ou exactement. Pourquoi pas les suivre, j'arrive dans cet appartement ou leur amie est en colloc avec quelqu'un d'autre l'appart est pas trop mal, mais la soirée est bien pourrie... C'est quand tout le monde décide d'aller dans un club des champs élysées que je savais que je devais

partir, je savais pas trop comment je m'étais retrouvé dans cette soirée, qui en plus d'être ennuyante était pleine de prétention... C'est pour bien finir ma soirée que je m'accorde une petite promenade nocturne pour rentrer la ou je crêche, chez un pote à la muette... je vois à peu près ou c'est, un peu plus de 5 Km au sud, je devrais pas en avoir pour trop longtemps. Je suis l'avenue Niel jusqu'au bout, qui me fait évidemment penser au fameux philanthrope, bref, je continue mon chemin pour arriver à l'arc de triomphe, et la je perds tous mes repères. J'ai pas moins de 12 chemins possible, je vois a peu près ou je dois aller, ce qui réduit, les possibilités à 4 boulevards, je vais prendre un des deux du milieu, j'ai moins de chance de m'écarter de ma route. J'ai pas trop envie de regarder les plans de métro, j'aimerais bien arriver à me repérer, mais au bout de 45 min de marche, je me rends à l'évidence je sais pas ou je suis. Je me résigne à regarder un plan, et réoriente mon chemin. J'étais pas si loin que ca finalement. J'en ai un peu marre des grands boulevards, du coup je décide de couper par des rues de taille plus modeste. Ah, voilà le Mcdo juste à côté de chez mon pote, je serais arrivé dans 5 min. finalement je pense avoir marché 6 ou 7 Km je sais pas trop, après vérification faite sur google maps, ca fait plutôt 6 en fait, j'ai pas marché très vite.

J'ai mis 1h15 environ, enfin, je suis comptent d'être arrivé, je m'en fous un peu de savoir combien de temps ça m'a pris, je pense juste à mes potes qui doivent s'emmerder dans la queue d'une boîte pourrie pour aller boire une bière a 10€.

BRUXELLES (2014) 7 Km

Cette fois j'avoue j'en ai un peu fait exprès, mes expériences précédentes m'avait tellement apporté que je provoquais la chance. Je n'avais pas de portable, enfin, plus de batterie... J'avais juste une adresse sur un bout de papier, je savais que mon amie m'attendait chez elle, et j'avais tout mon temps. Je sais pas pourquoi, mais encore une fois je dois aller au sud, c'est comme si les gares étaient tout le temps au Nord, ça veut pas dire grand chose, mais ça me fait rire. Je venais de sortir du bus que j'avais pris depuis l'aéroport de Charleroi ou j'étais arrivé. C'est bon je peux y aller. C'est avec mon sac de randonnée sur le dos que je pars à la découverte de Bruxelles, sans oublier que je dois quand même aller quelque part. Je suis en train de me dire que j'y arriverais jamais sans savoir un peu ou je vais, je suis jamais allé chez elle, je suis jamais allé à Bruxelles... Du coup je me rends dans un cybercafé pour y entrer son adresse, y a pas d'imprimante mais je retiens le nom de l'arrêt de tramway qui est à coté de chez elle. Maintenant c'est assez facile, dès que je sais plus trop ou je suis, je vais regarder un plan pour me réorienter et je ne m'attarde pas trop en chemin. Je suis plutôt content de

quitter la pluie de Belfast, il fait super beau ici. Je traverse ce qui semble être le quartier St Gilles, c'est vraiment chouette, il y a des parcs partout et les gens se baladent. Ça fait peut-être une heure que je marche mais je suis dans la bonne direction pour rejoindre l'arrêt Churchill, je suis en train de me dire que j'aurais peut-être pas du aller dans ce cybercafé, c'est un peu trop facile. C'est après environ 1h30 de marche que j'arrive, mon amie est vraiment surprise de me voir arriver alors que je ne l'ai pas appelé, du coup elle me demande comment j'ai fait pour venir. J'ai bien apprécié ma marche, mais je me dis que c'est la première fois que je fais ça quand il fait jour, et ça change tout !

C'est avec l'expérience de ces marches qui ne sont pas les seules, mais certainement les plus marquantes pour moi, que je me suis également rendu compte de l'intérêt de marcher seul. Marcher seul c'est se libérer d'une inertie de groupe et de conflits en termes de décisions. Marcher seul ce n'est plus suivre des décisions mais un instinct. Ce qui donne une fluidité remarquable au chemin, nous laissant apprécier le paysage. Pour la représentation des cartes qui suivent, j'ai décidé de montrer assez simplement le trajet. Cette ligne qui comme une obsession permet de savoir par où on est passé. Elle représente l'esthétique des bifurcations, des hésitations.

C'est aussi une ligne qui donne une idée de la longueur du trajet, mais aussi de ce que ce trajet représente à l'échelle de la ville. Le trajet de 5 Km dans l'enceinte de Paris, va donc correspondre à celui de 16, face à l'immensité de Berlin. Ce qui nous replace une nouvelle fois dans un contexte spatio-temporel.

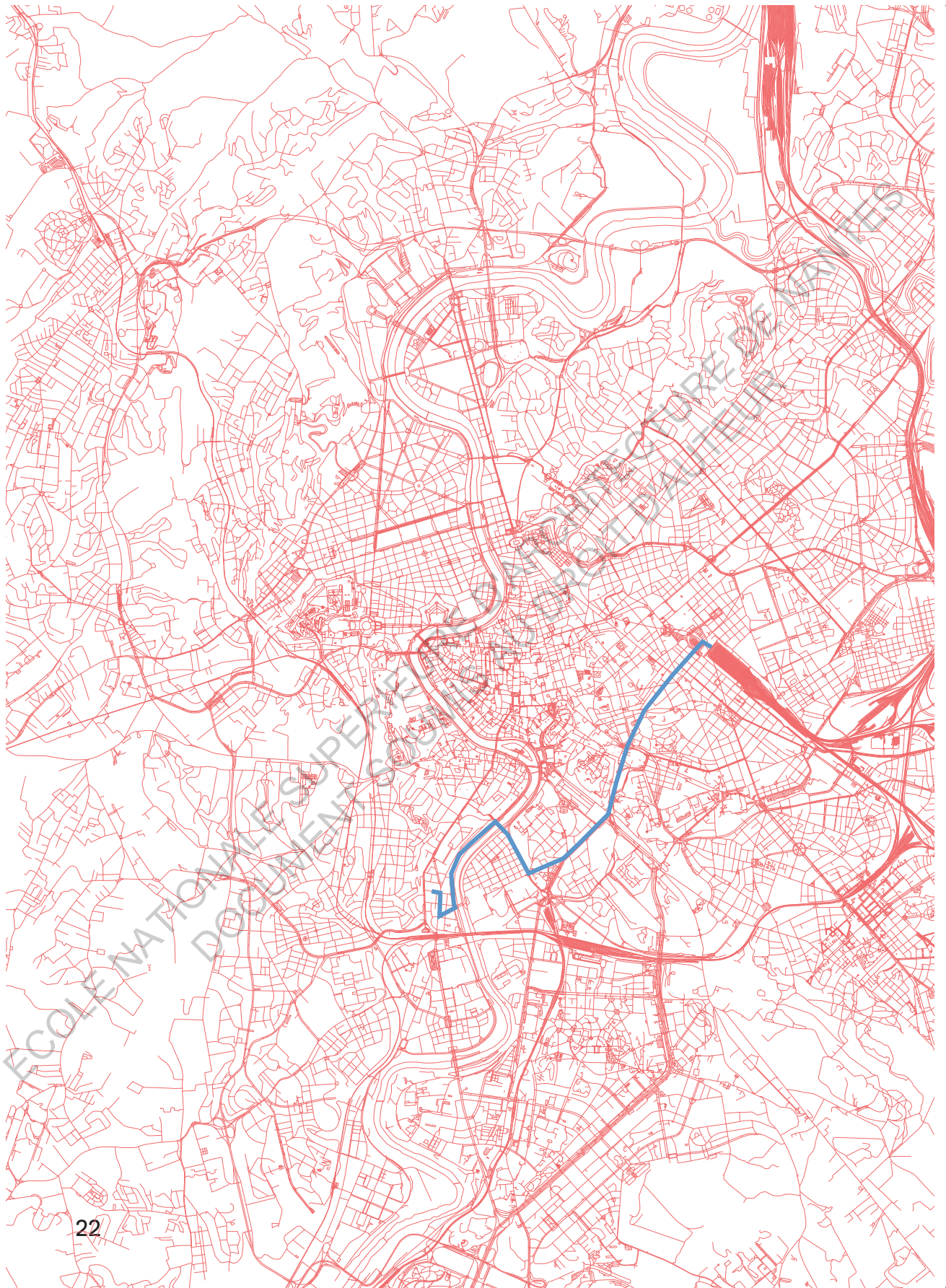


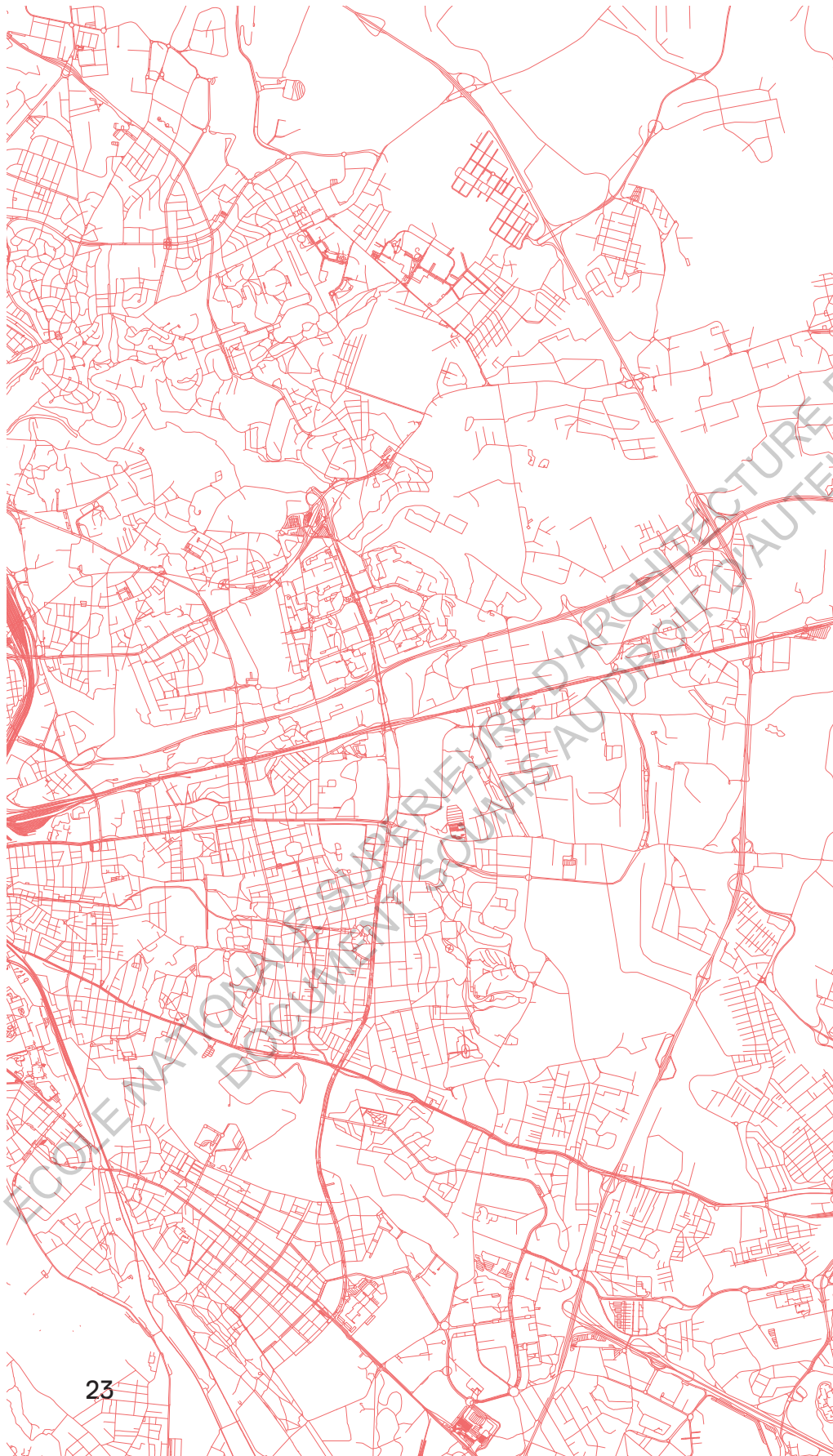
Istanbul, seule ville où je n'ai pas eu le courage de tester cette méthode

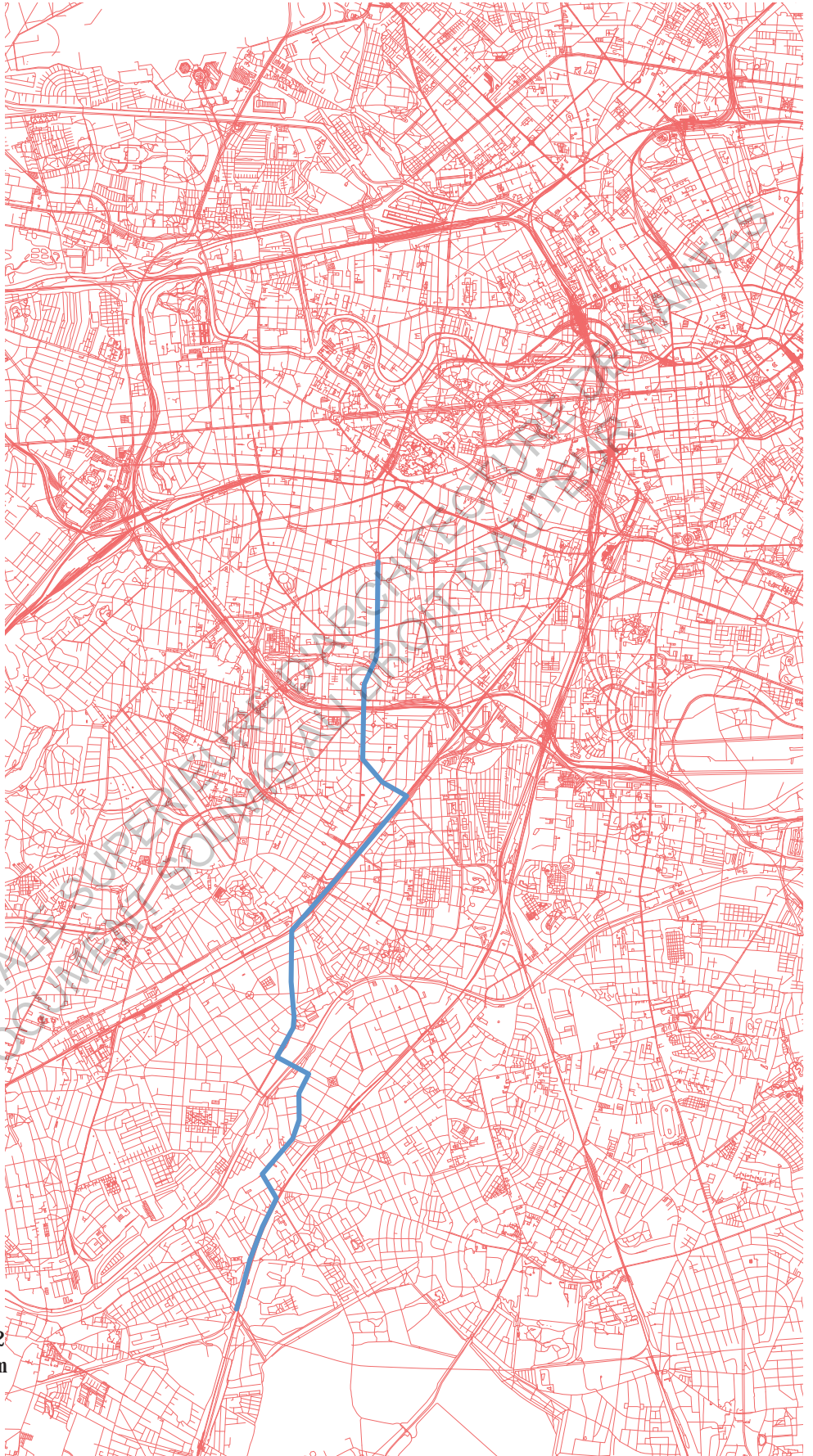
ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ANNUAIRE CARTOGRAPHIQUE

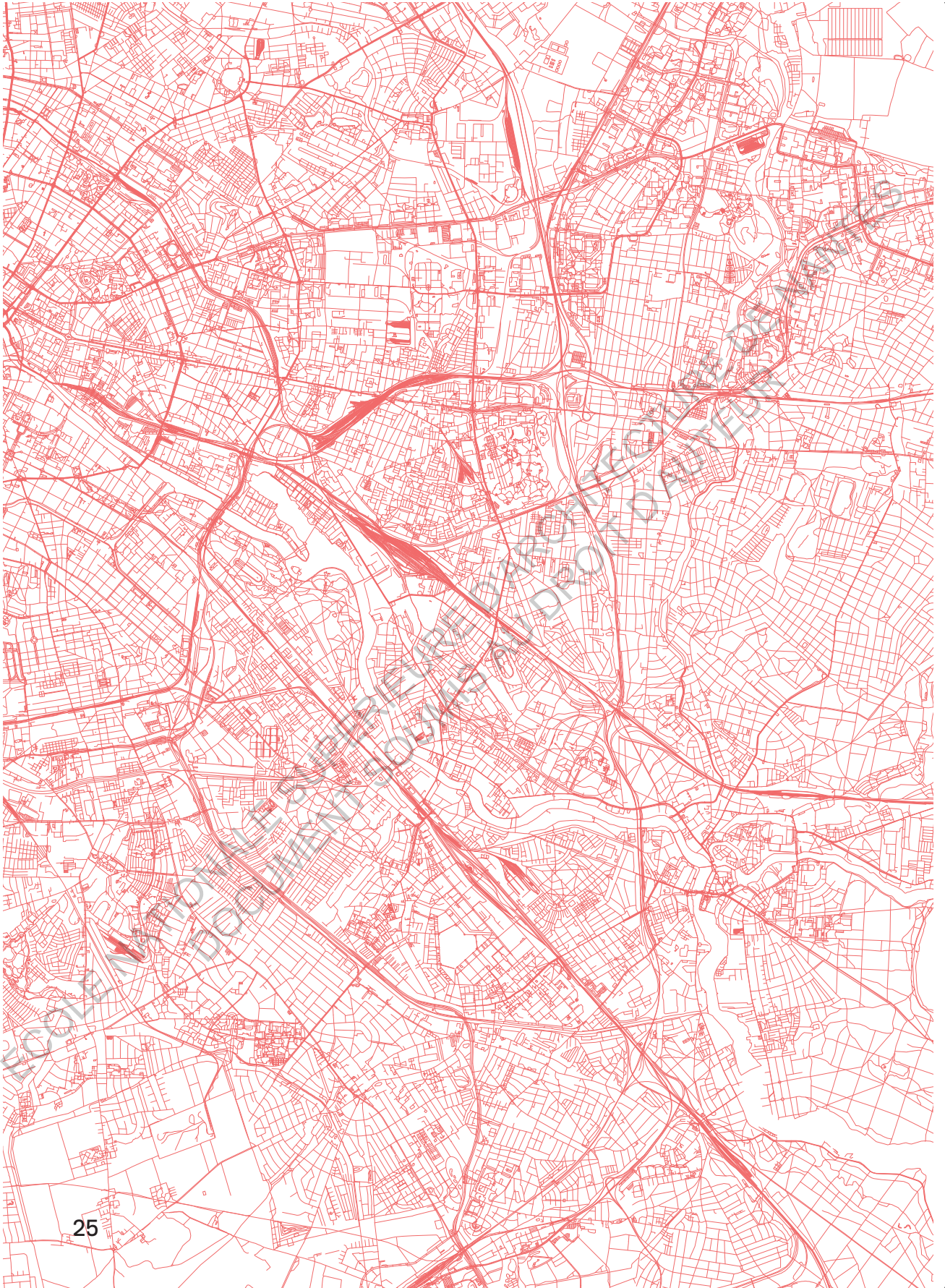
ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



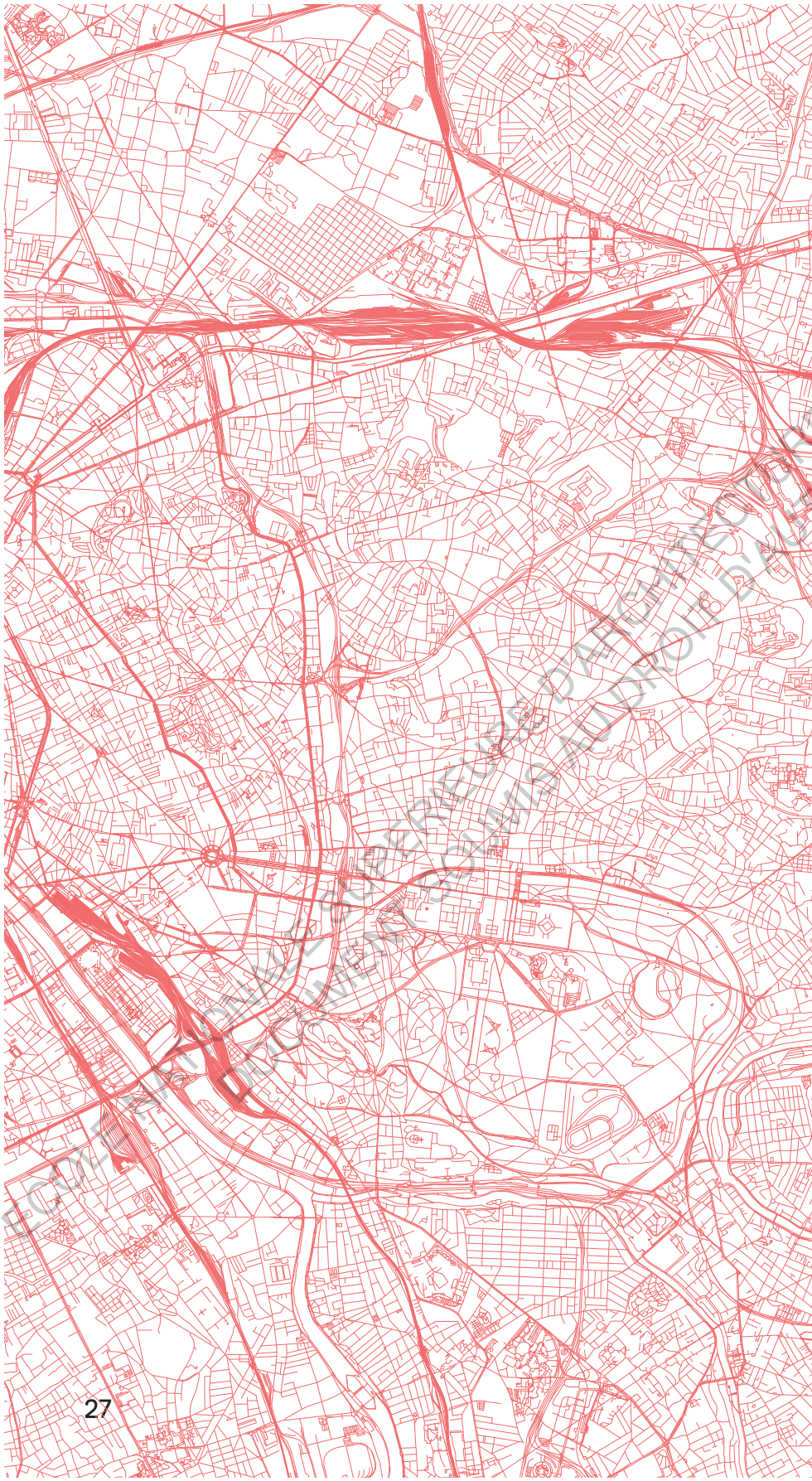




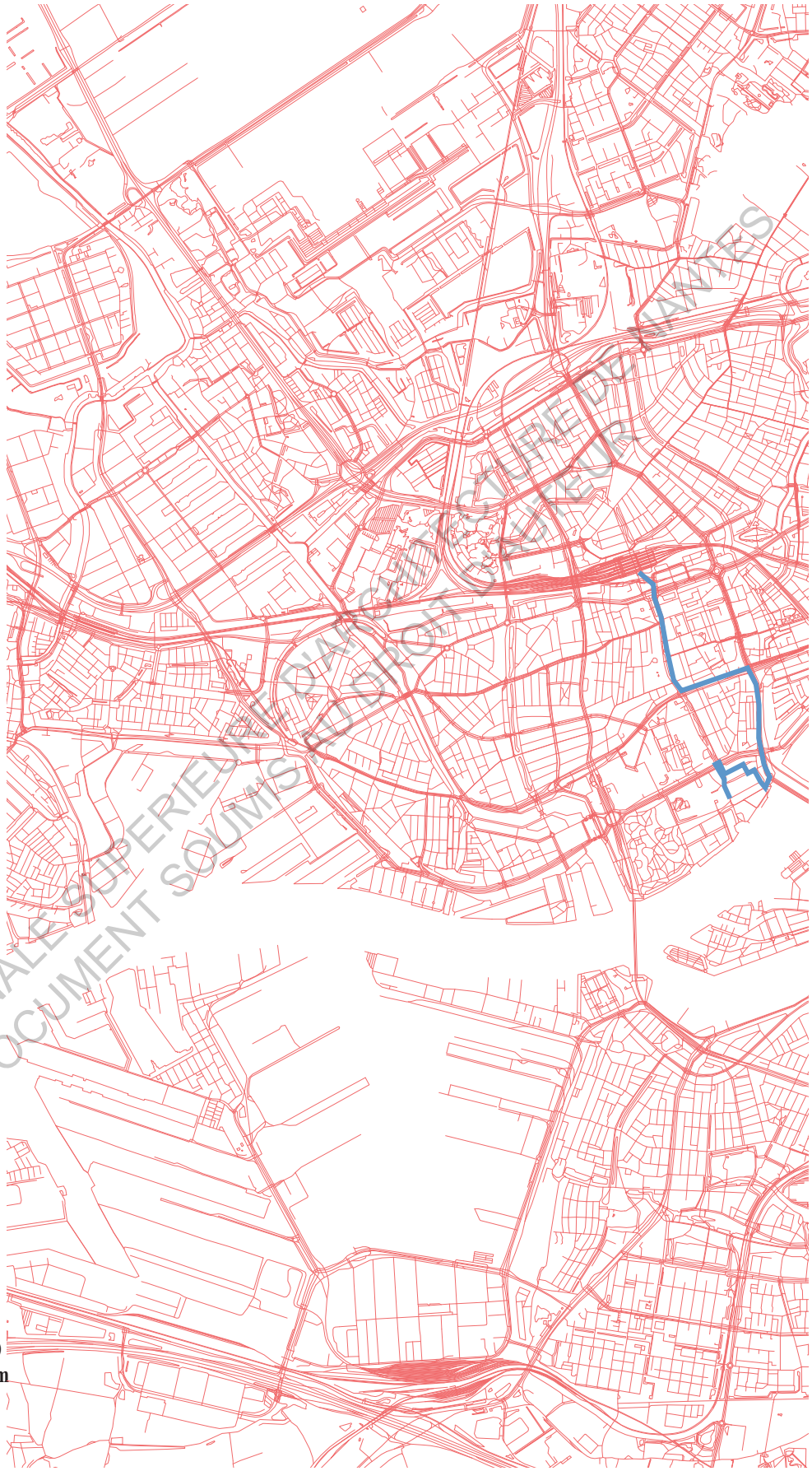
Berlin (2012)
16 Km



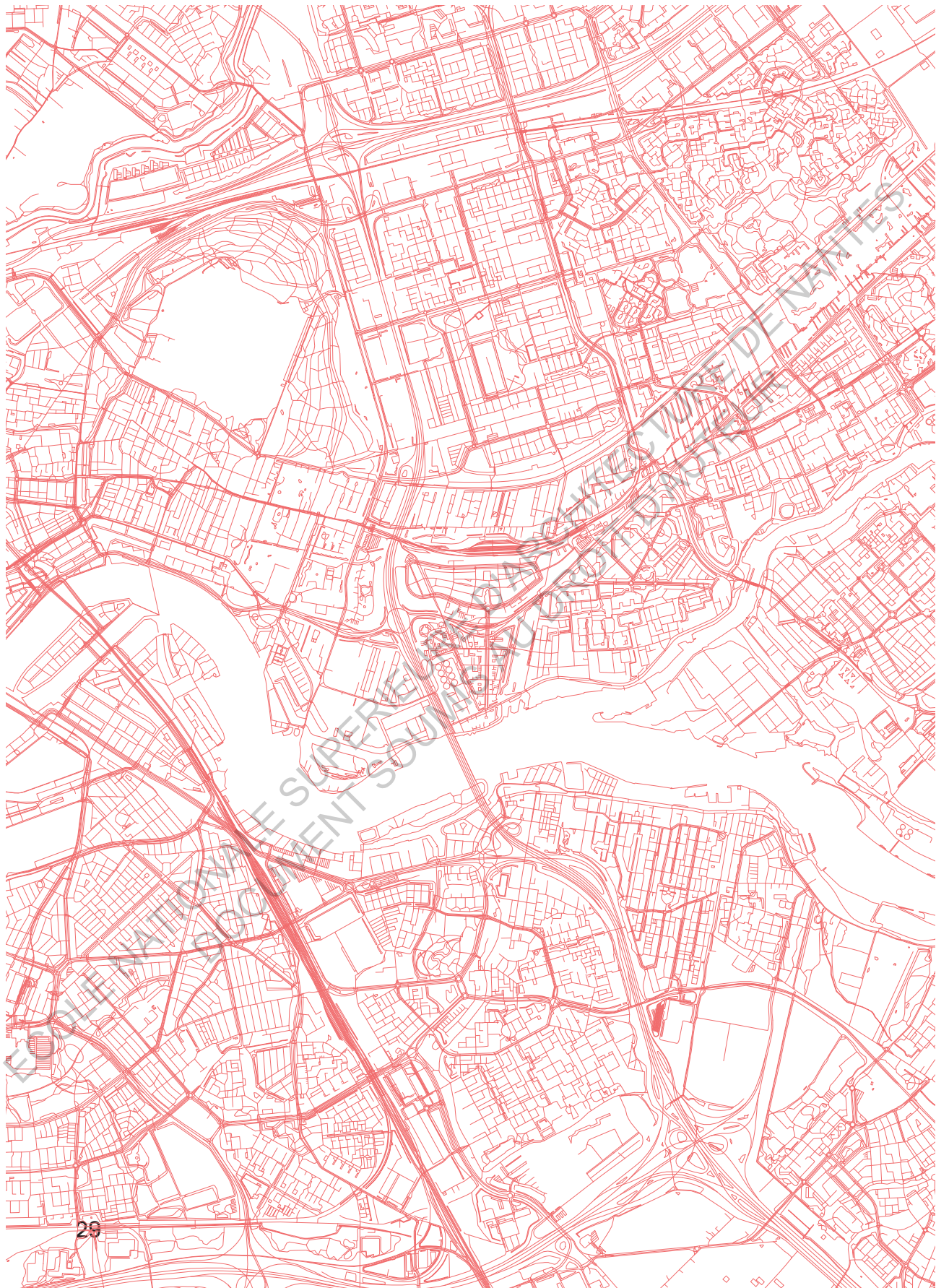


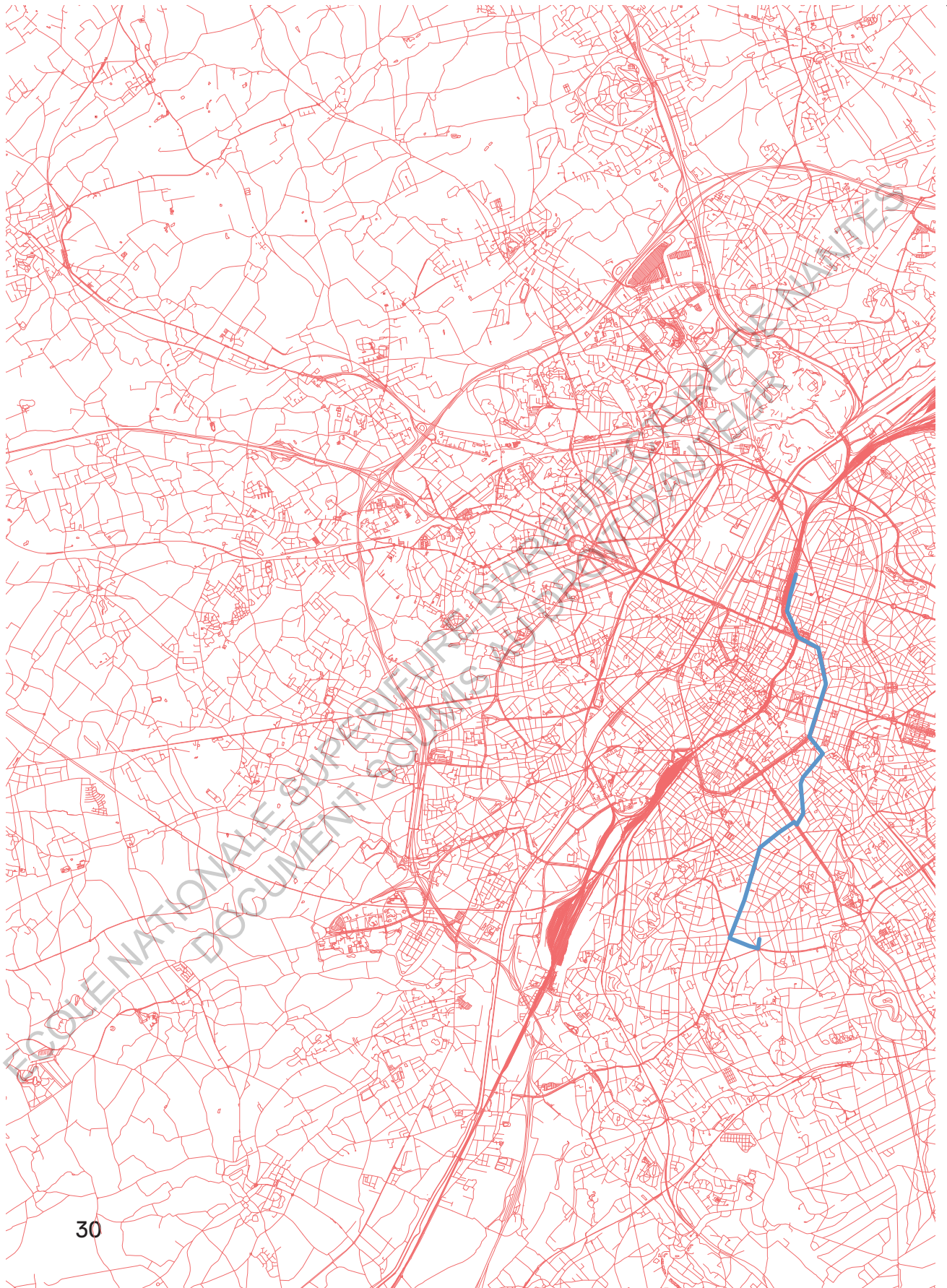


Paris (2014)
5 Km



Rotterdam (2013)
4 Km







Bruxelles (2014)
7 Km

Une découverte théorique et expérimentale

C'est en parallèle de ce développement personnel qui se rapproche de l'expérimentation que j'ai commencé à me documenter sur la marche, et plus précisément, la marche dans l'espace urbain. Cette rencontre avec la branche théorique - ou comme retranscription d'expérience - c'est faite avec la découverte de «Walkscapes» de Francesco Careri dans une bibliothèque. Le titre était accrocheur, et mettait des mots sur ce que je pratiquais sans pouvoir expliquer. «Walkscapes : la marche comme pratique esthétique». Après la lecture de ce premier livre, je me suis donc intéressé plus largement à l'aspect théorique de la marche, et je me suis reconnu dans ce qui était défini par la psychogéographie qui

« se proposerait l'étude des lois exactes, et des effets précis du milieu géographique, consciemment aménagé ou non, agissant directement sur les émotions et le comportement des individus.»

Guy Debord, 1955 (1)

A la suite de cette lecture je m'intéresse particulièrement au concept de dérive défini par l'internationale situationniste créé par Guy Debord. Puis dans une application plus moderne, je découvre le collectif STALKER

initié par Francesco Careri, quelques uns de ses étudiants et d'autres professeurs. C'est un collectif qui se veut ouvert et que tout le monde pourrait théoriquement rejoindre.

Leur démarche tient beaucoup de l'expérimentation. Se fixer des contraintes avant d'entamer une traversée, afin de voir le trajet obtenu par ces contraintes. Des contraintes que j'ai trouvées assez intéressantes et que j'ai eu l'occasion de tester avec un ami dans le cadre d'une option de projet.

L'objectif de la première partie de cet enseignement constituait en la restitution d'une production plastique en lien avec notre site d'étude. Nous avons décidé de faire du trait provoqué par notre marche cette production plastique. Nous avons donc en trois étapes arpenté le site d'1 Km². Avec un résultat de 45 Km marchés sur le site. La première contrainte étant la fatigue, nous sommes partis en fin de soirée, avec comme objectif de ne rentrer qu'une fois beaucoup trop fatigués pour marcher. Nous sommes rentrés à 7h, avec une marche de 25 Km, la deuxième fois nous avons suivi la méthode de Sophie Calle, de suivre des gens afin de ne pas décider de notre itinéraire, nous avons marché pendant 7h sur 19 Km. Enfin la dernière consistait à retrouver un endroit décrit dans un texte d'une page qu'un ami avait écrit en faisant la description d'un lieu dans ce site. Nous avons trouvé assez rapidement, après moins d'1 Km.

(1) CARERI Francesco, walkscapes la marche comme pratique esthétique, Paris, Editions Jacqueline Chambon, 2013, 208 Pages

C'était ici une façon de mettre à l'épreuve ce qui m'avait plu dans mes lectures, plutôt conquis par cette expérience, je me suis intéressé à l'aspect scientifique que Guy Debord souhaitait émanciper. L'aspect qui amenait le fait que la psychogéographie était un outil à ne pas négliger afin de comprendre ce qui nous entoure. La psychogéographie devenait donc une méthode qui préconisait de recueillir un maximum d'informations lors des marches que nous pouvons faire. Des croquis, des textes, des photos, ou toute forme de support pouvant retranscrire une émotion que l'on a pu ressentir. La photo restait un moyen assez simple et peu contraignant. Mais également un moyen avec lequel j'étais familier, car j'avais pris l'habitude de prendre quelques photos lors de mes marches. C'est à Belfast lors de mes premières réflexions concernant le mémoire que je décidais d'expérimenter la méthode de tout retranscrire. Expérience que je vais développer dans la prochaine partie.

A suivre, un livret photo, sur l'expérience décrite précédemment, avec une marche de 45 Km sur un site délimité entre Pirmil, Pont-rousseau, Beghin Say, Bealieu.

Dans cet expérience je peux noter une chose, un sentiment. Le sentiment de ne pas avoir apprécié cette marche, pour la raison assez simple que le point le plus éloigné du site étant à 2 Km de chez moi, j'avais toujours envie de rentrer, je ne voyais pas l'intérêt de

cette contrainte qui me semblait être un fardeau. L'objectif d'aller nulle part est assez difficile à vivre. Dans ce cas c'est se déplacer pour expérimenter, c'est en ce sens que je pense l'expérience n'a pas été très agréable. C'est comme ça que je me suis demandé si marcher quand je n'en avais pas le plaisir pouvait être intéressant. Je retiendrais de cette marche, une expérience, et un apprentissage. Une découverte certaine, mais que je n'aurais pas su apprécier sur le moment.





Une application scientifique à Belfast

C'est à Belfast que je poursuivrais cette recherche théorique, dans un premier temps dans le cadre de ma recherche pour le mémoire, avec la question suivante en tête. La marche peut-elle nous permettre de comprendre notre environnement urbain, et peut-elle être un outil aidant à sa planification.

L'idée étant, au travers d'une approche sensible, de pouvoir obtenir des résultats similaires à des analyses urbaines qui peuvent être menées. En somme, comment donner une importance au subjectif dans un processus raisonné de développement urbain.

J'ai donc commencé, lors de chacun de mes parcours à prendre des photos, des notes, et à beaucoup dessiner. Je me suis rapidement heurté à un problème. L'absence de fluidité de ces marches, et la nécessité de s'arrêter lors de chaque action s'apparentant à un enregistrement de mon entourage proche. Je voyais cette méthode comme un éloignement assez brutal de la façon de marcher que je pouvais décrire précédemment, simple, libératrice, et qui donnait des choses à voir. Ici je ne voyais déjà plus les choses, je les analysait. La méthode ne semblait donc pas convenir au sujet. Et je commençais à comprendre la différence majeure qui existe entre la marche qui a pour rôle de libérer, et celle qui prend une teinte

de fonctionnalité. La marche dans le but de restituer quelque chose. Ce deuxième type de marche que je vais aborder dans la deuxième partie. La marche ayant un objectif autre que l'objectif de mobilité utile, qui présente un effet libérateur.

//////////PARTIE 2 LA MARCHÉ COMME UN OUTIL//////////

Dans la première partie je présentais sous quelle forme la marche était libératrice, et comment elle permettait assez simplement de remplir plusieurs objectifs. Le simple objectif de se déplacer. L'objectif de découvrir, mais également, l'objectif sportif, celui de la longueur du parcours, et de l'importance de la simplicité de celle-ci. C'était un éloge des formes les plus simples de marche, qui s'avérait être la simplicité, que je recherche, et que je pourrais souhaiter à tout le monde de rechercher, car elle a la capacité de s'affranchir des objets d'aliénation qui peuvent nous entourer. Dans cette seconde partie je vais présenter de façon très différente la marche, en tant qu'outil. Un outil dans le sens où on essaye de lui trouver une signification autre que celle du déplacement. Je parlerais ici, grâce à mon expérience, de la marche comme outil de communication auprès d'un public.

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SUJETS AU DROIT D'AUTEUR

Changement de référentiel : La médiation de l'île de nantes

Brutal, c'est le mot nécessaire pour exprimer le changement que j'ai perçu dans mon appréciation quotidienne de la marche, à partir du moment où j'ai commencé à «ne plus avoir le temps». Mais également à partir du moment où j'ai commencé à ne plus marcher pour moi, mais pour les autres. En effet, c'est en commençant à travailler à la SAMOA, dans le rôle de médiateur du projet urbain de l'île de Nantes, que j'ai commencé, dans le même temps, à mener des visites sur l'île de Nantes auprès de différents publics. Le fossé était assez important dans le sens où les marches que je faisais étaient un outil de communication, cadré, et duquel devait ressortir des éléments clairs et cohérents. C'est à dire, l'élaboration d'un parcours planifié nécessitant une certaine rigueur.

Des visites qui faisaient entre 1 Km au minimum et qui ont pu aller jusqu'à 6 Km. L'inconvénient de ces visites c'était le besoin évident de s'arrêter très fréquemment afin d'apporter des explications sur les espaces traversés.

Je ne faisais plus appel aux sentiments de la marche qui m'animait, mais me rapprochait de l'expérience «psychogéographique de Belfast». Je me suis donc posé des questions sur l'identité de ces marches en tant qu'outil de communication. Elles étaient utiles à un public ravi d'y participer et au final tant mieux. Mais elle me posait la

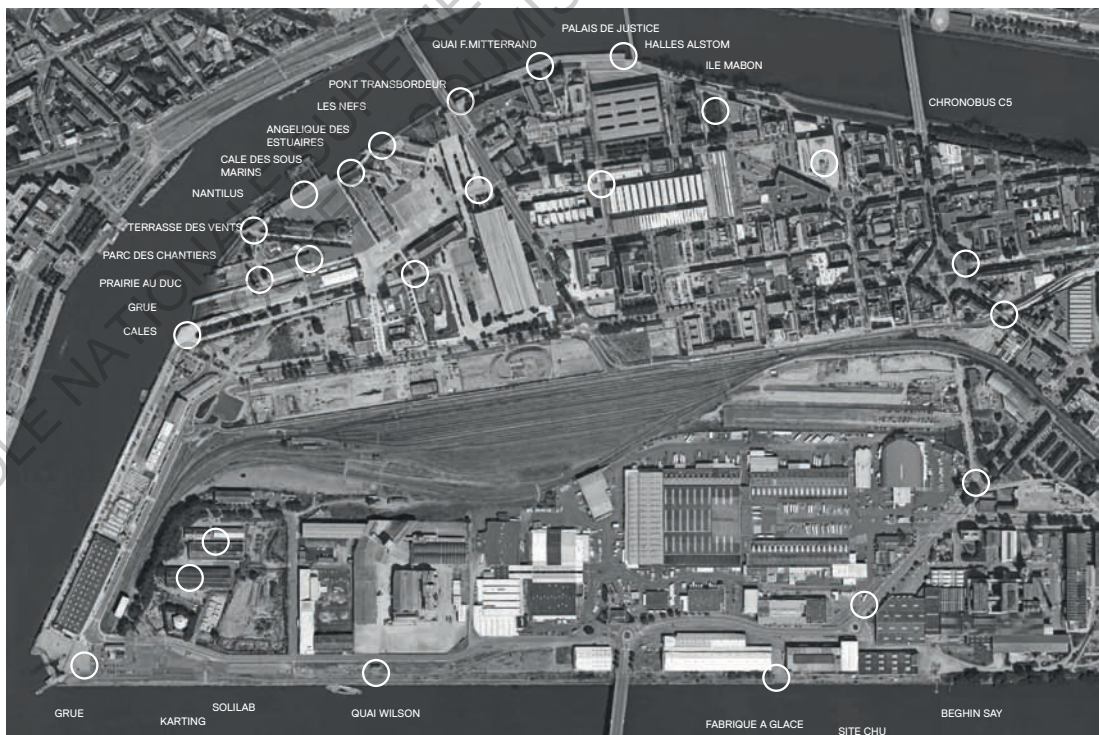
question fondamentale de l'intérêt de l'un et de l'autre type de marche. Une marche libre, ou une marche dictée ?

Les visiteurs que je rencontrais, étaient de façon assez simple dans la même situation que moi. Tantôt face à une marche que je décrivais dans la première partie, puis à une marche qui est abordée dans la seconde. Était-il possible d'inverser la tendance et d'utiliser la puissance de la première marche dans la démarche de la seconde ?

Nous reviendrons sur cette question dans la troisième partie, l'objectif poursuivi ici, étant de décrire les sensations, les objectifs et les résultats de la marche planifiée.

Retour sur les visites, les trajets et leur public

Avant d'aborder plus précisément, la façon avec laquelle j'ai proposé les visites au public concerné, je vais présenter la méthode. Ces visites peuvent être obtenues avec une simple demande à la SAMOA. De ce fait le public rencontré est assez éclectique, mais la majorité des visiteurs intéressés par le projet de l'île de Nantes est en lien direct ou indirect avec le domaine de l'aménagement. Ensuite la personne en charge de la logistique à la SAMOA nous fait parvenir (aux deux médiateurs) les plannings sur lesquels nous devons nous positionner. Depuis octobre c'est entre 30 et 40 visites qui ont été effectuées, ce qui correspond à une par semaine. En ce qui me concerne, j'ai eu l'opportunité d'en réaliser 16. Des visites qui s'organisent de la façon suivante : Une heure de présentation au Hangar 32, puis à la suite une visite de l'île de Nantes qui peut varier entre 30 min et plus de 2h pour les plus longues. Cependant toutes les présentations au Hangar 32 ne sont pas forcément accompagnées d'une visite sur L'île de Nantes. Dans ces différentes possibilités j'ai eu l'occasion de proposer 6 trajets assez différents, qui sont adaptés au public, et au temps dont on dispose. J'avais cependant une liberté totale dans mes choix de visite, en respectant tout de même les envies des visiteurs. La carte ci dessous présente les points d'intérêt majeurs qui se retrouvent souvent sur le parcours des visites. Une diversité des sujets. Espace public, patrimoine industriel, nature, logements, projets novateurs...



Les visites effectuées entre le 20 Octobre et le 16 Juin

20/10/2014 : Angers - Master2 - Urbanisme

Présentation au Hangar 32 d'une durée d'1h15, puis 45 min de visite - trajet 2 -

7/11/2014 : Angers Agrocampus

Présentation au Hangar 32 d'une durée d'1h, puis 45 min de visite - trajet 1 -

17/11/2014 : Bouguenais - Collège La Neustrie

Présentation au Hangar 32 d'une durée de 45 min, puis 30 min de visite - trajet 3 -

28/11/2014 : Nantes - Master2 - Géographie

Présentation de 1h devant les nefs

3/12/2014 : Chôlet - Lycée Europe Schumann

Présentation au Hangar 32 d'une durée d'1h

4/12/2014 : La Roche s/ Yon - Lycée

Présentation au Hangar 32 d'une durée d'1h, puis 1h de visite - trajet 1 -

28/01/2015 : Nantes - IUFM

Présentation au Hangar 32 d'une durée d'1h15, puis 45 min de visite - trajet 2 -

16/02/2015 : Newcastle - Master Urbanisme

Présentation au Hangar 32 d'une durée d'1h15, puis 2h30 min de visite - trajet 6 -

21/03/2015 : Ghent - Master Urbanisme

Présentation au Hangar 32 d'une durée d'1h

2/04/2015 : Nantes - Lycée Livet

Présentation au Hangar 32 d'une durée d'1h

9/04/2015 : Paris - Master2 - Géopolitique Locale

Présentation au Hangar 32 d'une durée d'1h, puis 1h de visite - trajet 2 -

16/04/2015 : La Chapelle s/ Erdre - Jeune public

Présentation du Jardin des fonderies sur site

22/04/2015 : Nantes - Atelier des initiatives

Présentation au Hangar 32 d'une durée d'1h, puis 1h30 min de visite - trajet 4 -

25/04/2015 : Nantes - Journée grand débat

Visite de 1h45 - trajet 5 - Deux fois dans la journée

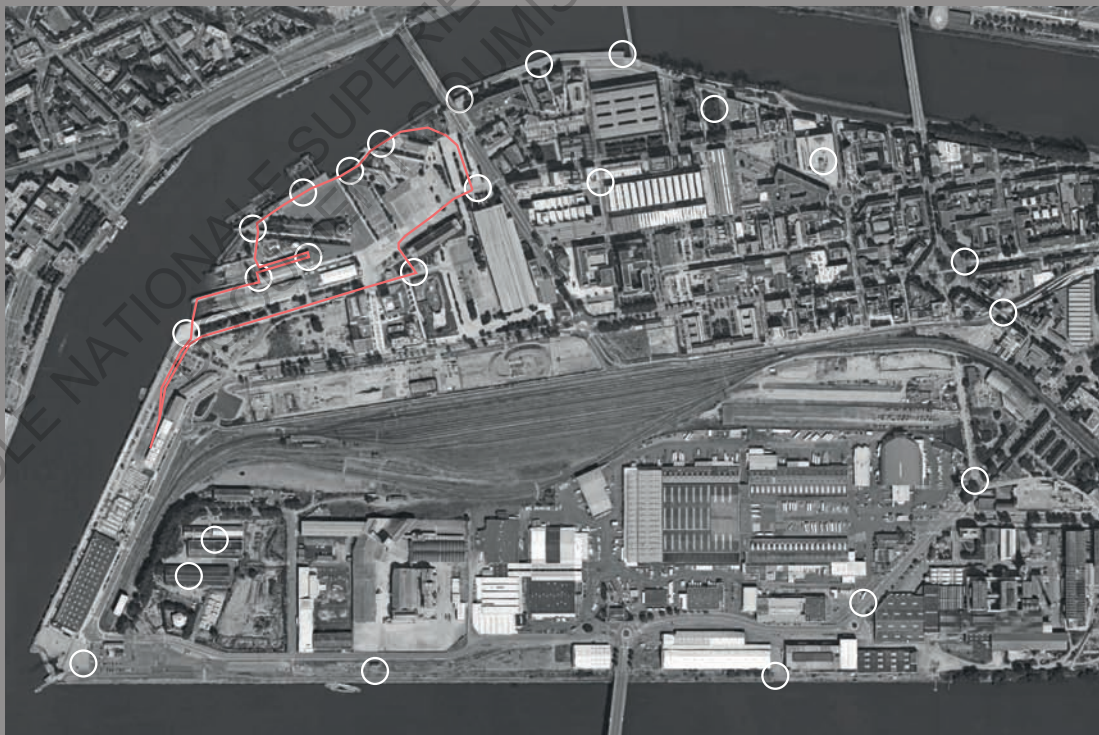
11/06/2015 : Hamburg - Master urbanisme Hafencity

Présentation au Hangar 32 d'une durée d'1h, puis 1h30 min de visite - trajet 4 -

16/06/2015 : Amsterdam - Urban Urban Design - Architectes

Trajet 1 / Parc des chantiers / Prairie au duc

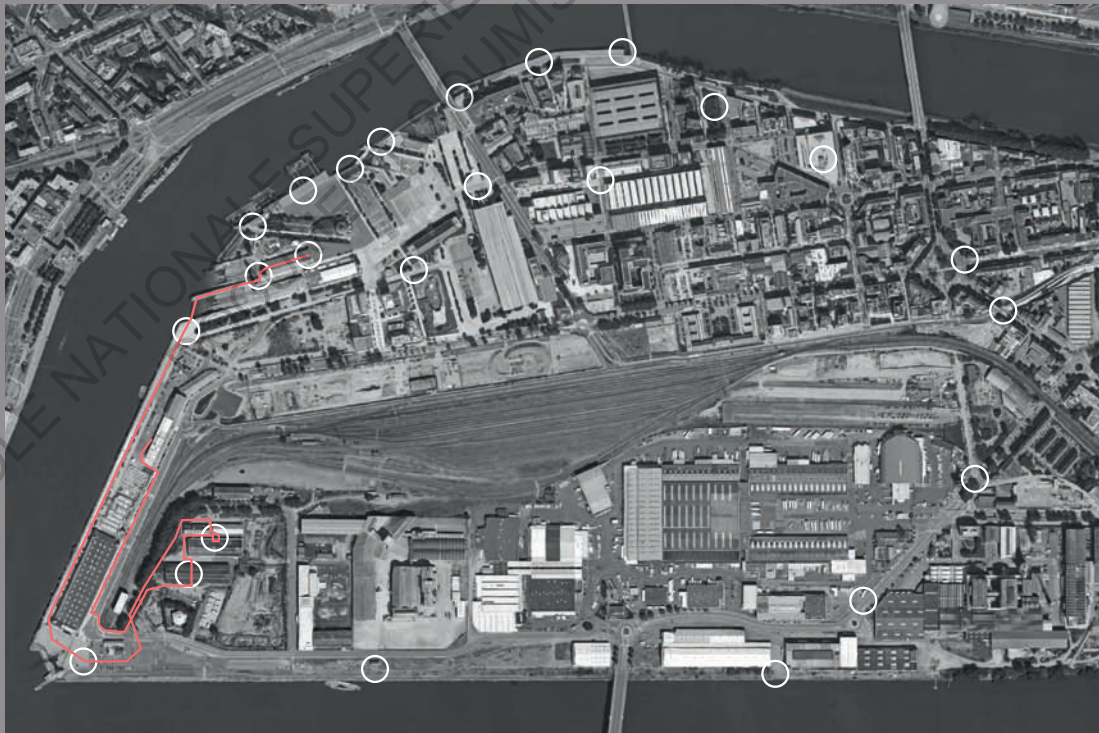
Ce trajet fait partie, avec le trajet suivant, des deux trajets que j'ai eu l'occasion de proposer le plus de fois. Les trajets 4, 5 et 6 sont plus rares, et sont orientés autour d'une demande particulière, sur un temps plus long. Ce premier trajet est une simple présentation du parc des chantiers, présentation générale faite en haut de la cale 2, puis une déambulation dans ce parc pour aborder des renseignements sur certains points spécifiques de l'aménagement de celui-ci. La suite s'oriente vers une présentation du quartier de la prairie au duc, avec les opérations déjà réalisées, celles en cours de réalisation, puis celles à venir. Dans cette présentation j'accorde un temps particulier à définir l'écoquartier tel qu'il est entendu sur la prairie au duc. Avec une présentation des objectifs en terme de biodiversité, de performance énergétique et de respect de l'environnement dans les choix architecturaux. Ce parcours assez classique permet de façon assez rapide d'exposer l'île de Nantes. Ou plutôt une image de l'esprit avec lequel sont réalisés les aménagements sur toute l'île. Entre conservation du patrimoine industriel, respect de l'environnement ligérien et implication de l'aménageur dans un bon développement de la mixité sociale.



Trajet 2 / Friches transitoires / Parc des chantiers / Prairie au duc

Cet autre itinéraire propose de commencer par une visite du Karting et des écosolies, l'approche est un peu différente que dans le premier cas, elle s'adresse à un public plus spécialisé qui va s'intéresser à des projets novateurs en terme de développement urbain. La présentation de ces deux opérations, permet d'apporter un questionnement sur la façon de construire la ville aujourd'hui. Un projet que j'utilise assez souvent pour illustrer l'esprit avec lequel les aménagements de l'île de Nantes sont réalisés. C'est en rassemblant trois composantes qui résument ce projet que j'oriente cet itinéraire. L'économie de moyen, la volonté de conserver le patrimoine existant, puis l'envie de réaliser des projets expérimentaux au lieu de laisser l'inaction décider du devenir des territoires. L'argument du respect du patrimoine au profit d'une économie de moyen peut se retrouver dans plusieurs projets de l'île de Nantes.

"En fait, notre objectif est que chaque morceau de l'île de Nantes soit un condensé de la totalité de l'île. C'est pourquoi, les thématiques d'aménagement du Parc des chantiers font écho aux principes adoptés pour l'aménagement de l'île. À savoir : pas de programme a priori qui fixe et définit la nature des travaux, se servir de l'existant pour le valoriser, utiliser la mémoire des lieux pour imaginer sa transformation. Ces principes permettent également de limiter les coûts d'investissement : ainsi, les coûts des aménagements du Parc des chantiers se situent entre 100 et 150 euros/m2 seulement".
Patrick Henry, Architecte, Atelier de l'île de Nantes



Les écosolies / Le karting / Le chapidock / Occupation transitoire des friches

Ces trois projets s'inscrivent dans un même dessin, et une même idée d'occuper un terrain en friche de façon temporaire, avant d'accueillir de nouveaux programmes qui ne sont pas encore connus. Ces installations ont pour but d'animer ces friches industrielles pendant une durée d'un minimum de 10 ans et pouvant aller au delà. La conception de ces projets intègre des notions de réemploi et d'économie de la construction afin de disposer d'une grande liberté de recomposition du territoire.

«L'idée est de profiter de la période de transition préalable à la définition des futurs projets pour proposer des sites de façon temporaire à des entreprises créatives»

Jean-Luc Charles, Directeur de la SAMOA

Le Karting - 2012 - 1200 m² - 990 000€

C'est le premier projet à voir le jour, il est conçu par l'architecte Jean-Louis Berthomieu et son agence Less is More. Le projet ayant déjà été expérimenté dans les Halles ALSTOM au début des années 2000, afin que l'agence installe ces propres locaux. Système de boîtes de 12 m² pouvant être déménagés

Le Chapidock - 2012 - 550 m² - 580 000€

Construction la même année, d'une école de cirque, entièrement démontable, imaginée par l'agence In Situ

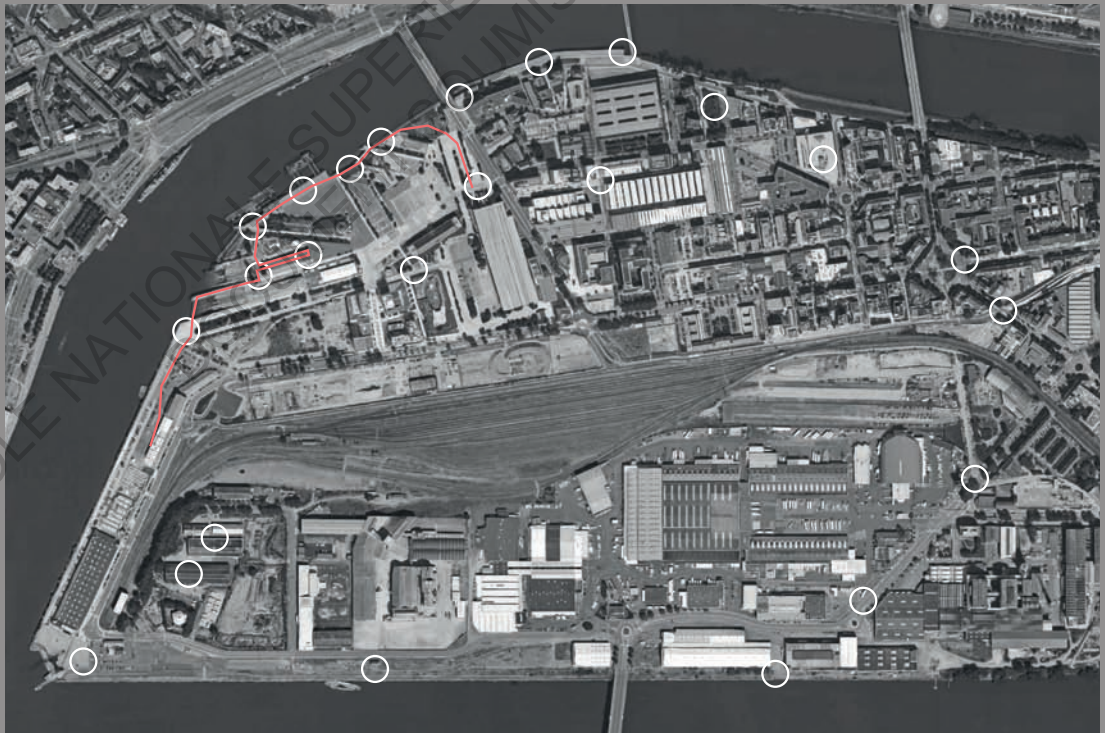
Les Ecosolies - 2013 - 5600 m² - 2 800 000€

C'est l'année suivante que les écosolies verront le jour. Christophe Theilmann et Mathieu Lebot concoivent dans les 3 Halles présentement sur site, des modules de bureau sur le modèle du Karting, mais également une cantine, une halle...



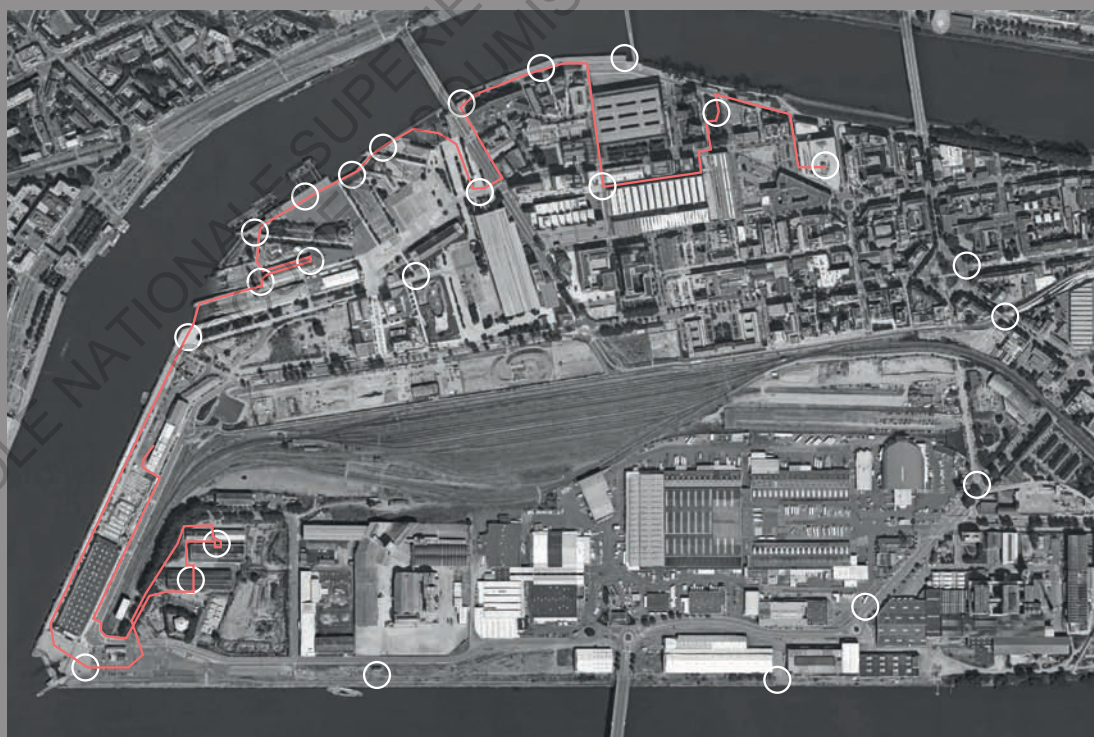
Trajet 3 / Parc des chantiers

Ce parcours est le plus rapide, c'est aussi l'un des plus didactiques, je l'ai plutôt proposé à des groupes scolaires, qui généralement ont du mal à conserver leur attention sur de longues visites. Les explications se sont résumés la plupart du temps à des anecdotes en lien avec la construction ou un élément historique. C'est une visite qui permet d'aborder plusieurs sujets sans rentrer dans le détail. Le fait de monter en haut de la cale permet de faire une rapide présentation du quartier de la prairie au duc et du parc des chantiers. Elle ressemble beaucoup au premier trajet sans pour autant entrer dans le détail des opérations de la prairie au duc.



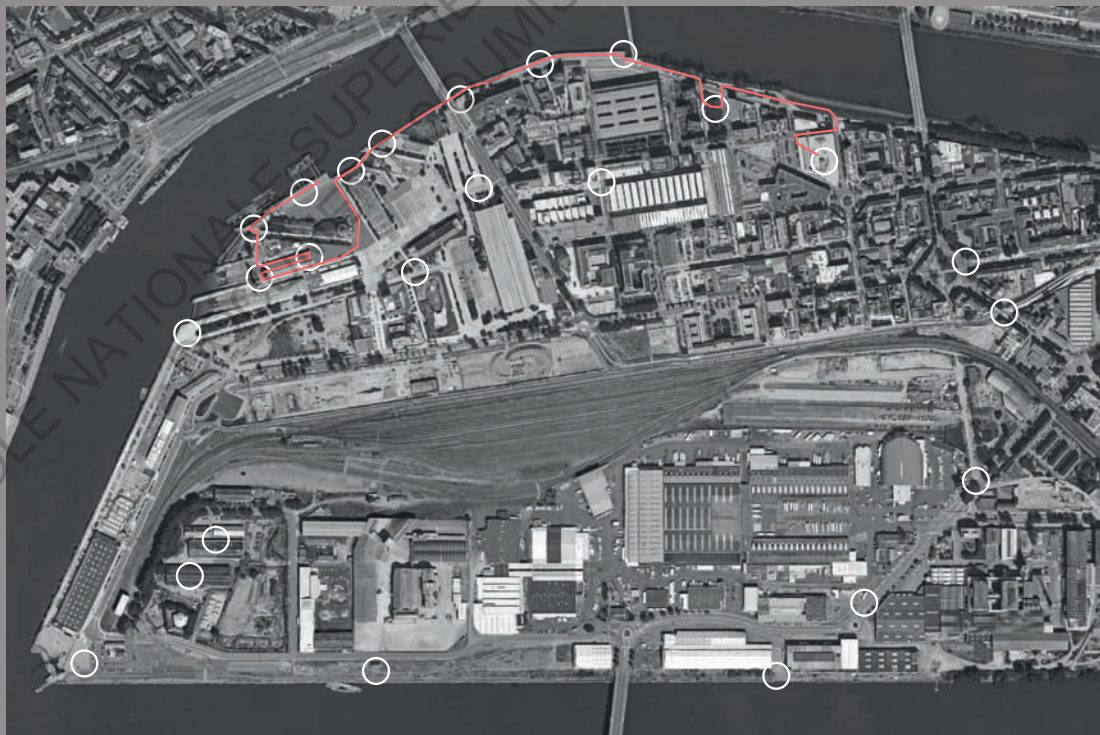
Trajet 4 / Friches transitoires / Parc des chantiers / Prairie au duc / Quartier de la création

Ce parcours est un peu plus particulier, plus long, avec l'objectif de montrer le plus de choses possible. C'est donc en plus des itinéraires 1 et 2 devenus quasiment incontournables à mes yeux que nous avons eu le temps de traverser le quartier de la création rarement abordé dans les visites car plus difficile à atteindre sur des trajets d'une heure. Cette troisième partie s'intègre comme un complément intéressant des itinéraires précédent, c'est une visite d'un espace dont la morphologie plus dense se rapproche beaucoup plus de l'esprit et de l'image d'un centre ville. Ce trajet permet également de finir la rencontre en allant sur le toit de l'école d'architecture, ce qui donne un point de vue assez intéressant sur l'île de Nantes et qui agit comme une conclusion bien placée, par rapport au propos développés dans la présentation au Hangar 32. La visibilité des 3 périodes d'urbanisation de l'île (Faubourg, Chantiers navals, Grands ensembles) La visibilité de la ZAC 2 au Sud Ouest, du site du CHU, du quartier de la création, de l'usine Beghin Say...



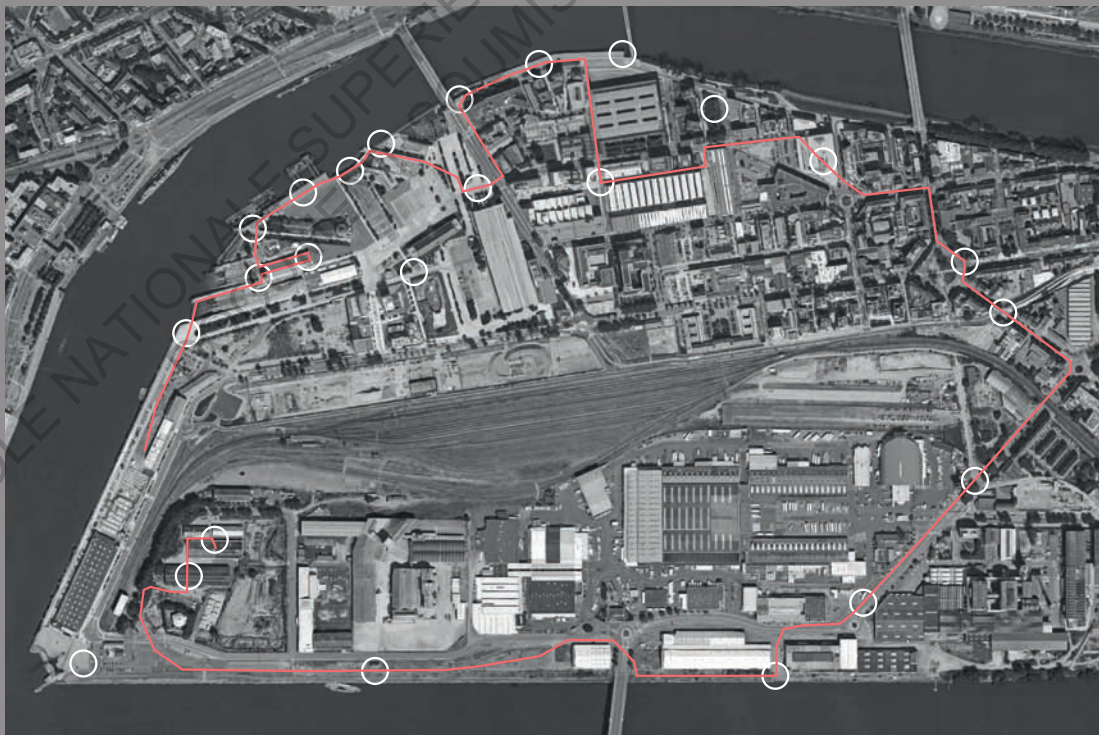
Trajet 5 / Parc des chantiers / Quai F. Mitterrand / Aménagements bord de Loire

Cette fois l'orientation était complètement dictée par la ville de Nantes. La journée Grand débat. Grand débat sur la Loire, qui implique donc une présentation en 2h des aménagements réalisés pour retrouver un rapport avec le fleuve. Rapport qui avait été perdu, ou qui n'avait même jamais existé, du fait de l'utilisation marchande des quais, et par la suite de leur transformation pour la plupart en parking. L'idée était également d'aborder l'aspect historique de la transformation du fleuve. Enfin une présentation de l'angélique des estuaires, plante inhérente à l'histoire de l'estuaire et à l'aménagement des berges de l'île de Nantes. Après une visite d'un peu plus d'une heure bien orientée autour du thème centrale de la Loire, les visiteurs étaient intéressés pour en savoir plus sur l'aménagement de l'île de Nantes, il semblerait même qu'ils soient venus pour ça sans trop d'intérêt pour le grand débat proposé par la ville de Nantes, Je leur ai donc proposé d'aller au Hangar 32, en passant par le quartier de la création et la prairie au duc. C'était une visite assez complète, avec pour moi une orientation assez inédite qui était de parler de la Loire pendant plus d'une heure.



Trajet 6 / Parc des chantiers / Prairie au duc / Quartier de la création / Faubourg / ZAC 2 / Quai Wilson / Friches transitoires

Enfin, je parlerais ici de la visite la plus longue, mais la plus intéressante de mon point de vue. Pas uniquement par la diversité des thèmes abordés mais par la longueur de celle-ci, et la grande diversité des espaces traversés. Des transitions qui étaient très peu présentes dans les visites que j'avais eu l'occasion de réaliser jusqu'à maintenant. C'est un parcours de 6 Km qui profitait d'un espace temporel bien plus important. Les arrêts moins fréquents, l'appréciation du paysage peut se faire plus facilement. Je me suis rendu compte de cet avantage à laisser le temps à l'appréciation, c'est de cette façon que sur la fin du parcours les arrêts étaient beaucoup moins fréquents mais relativement plus longs. Je me sentais plus à l'aise avec ce type de visite, dans un esprit beaucoup moins touristique, où l'explication se donne au compte goutte afin de comprendre les espaces que l'on traverse, sans les décrire de façon trop machinale. C'est arrivé qu'une seule fois que j'ai l'occasion de m'orienter dans une visite beaucoup plus tournée sur la sensation de la marche, les autres visites restreintes dans le temps ne le permettant pas. Néanmoins je ne savais pas si mes visiteurs appréciaient de marcher ou non. J'avais conclu que des étudiants en urbanisme devaient reconnaître un certain intérêt dans la traversée des territoires par la marche. C'était une visite sur mesure, une bonne visite.



Les expéditions urbaines ou comment maquiller la visite touristique

Avant de développer sur ce phénomène qui tient plus de l'effet de mode, que de la pertinence du sujet, j'aimerais différencier deux types d'actions. Les actions qui sont institutionnalisées et proposées par les villes comme outil de communication et d'exposition des travaux politiques accomplis au service de ces villes. Puis les autres, qui se revendiquent d'un courant de visites alternatives, qui prennent le contrepied des institutions, mais qui en adoptant la forme, prennent part à l'action touristique et culturel de la ville, et se rattachent donc aux institutions.

Par les villes

Les «expéditions urbaines» sont devenues un phénomène très important comme outil de communication politique des villes. Un outil qui s'associe avec les nouveaux concepts de participation et de concertation que l'on peut observer dans la fabrication d'un grand nombre de projets urbains. Nous connaissons l'ampleur de ce phénomène avec la ville de Nantes, notamment avec l'organisation de ces expéditions par la SAMOA, mais également par l'ARDEPA, sans oublier l'atelier des initiatives avec «visite des coulisses». Nous pouvons noter que les organismes proposant ce genre de parcours commentés ne s'arrêtent pas là. J'ai récemment eu l'occasion de rencontrer une personne faisant partie de guiding architects (1), sur le point d'obtenir l'exclusivité pour la ville de

Nantes qui deviendrait alors la troisième ville en France représentée par l'organisme, après Paris et Marseille. En m'intéressant de plus près au sujet de ces expéditions urbaines - expression fourre tout qui évoque simplement une visite commentée sur un parcours - j'ai pu confirmer l'impression que j'avais sur l'ampleur du phénomène. Avec 150 (2) visites organisées par la SAMOA chaque année, puis 78 (3) pour l'ARDEPA, c'est déjà 228 visites par an recensées. Si on y ajoute les visites organisées lors du Voyage à Nantes, et celles des autres organismes, on arrive aisément à une visite par jour du lundi au vendredi, toute l'année. Pour aller plus loin, j'ai voulu savoir si il s'agissait d'une mode Nantaise ou si il était possible de retrouver ce genre de pratiques dans d'autres villes. La première ville à laquelle j'ai pensé est Lyon. C'est une ville avec un projet similaire à l'île de Nantes avec Confluence, qui a commencé à la même époque. Et c'est sans surprise, qu'après renseignements pris auprès de la SPLA j'obtiens le chiffre de 212 (4) délégations reçues en 2014. Auxquels il faut ajouter plus de 50 visites par an organisées par le musée d'histoire de Lyon, qui visent à découvrir la ville par quartiers, dont au moins 5 semblent s'intéresser à Lyon Confluence. Venait ensuite une nécessité de creuser plus loin...

(1) Association internationale de guides d'architecture

(2) Source SAMOA

(3) Source ARDEPA

(4) Source SPLA Lyon Confluence



Etait-ce une mode spécifique aux villes dotées d'un grand projet de renouvellement urbain nécessitant une communication importante ? Les exemples ne s'arrêtent pas simplement à ces deux villes, et ils sont nombreux. Assez simplement sous l'étiquette Bordeaux visite, ou encore avec les promenades sonores et nocturnes de Marseille, les îles urbaines d'angers... Toute ces visites orientées autour de la marche, sont utilisées comme un outil de promotion de la ville concernée.

Pour les villes

D'un autre côté on peut observer le développement croissant des alternatives aux visites touristiques, et ceci dans un très grand nombre de villes, notamment avec la mise en place de réseaux tels que les greeters. On peut noter quelques exemples intéressants de ces visites «contre-touristiques». A charleroi avec le city safari de Nicolas Buissart, qui expose les «horreurs» de la ville qui a été élue «ville la plus moche du monde» par les néerlandais. Ou encore le «we hate tourism tour» de Lisbonne. Néanmoins ces «visites alternatives» surfent sur une mode, sans pour autant s'écarter de la forme des visites touristiques. En

effet, la proposition est simple, un guide, une balade pour aller voir des choses. Le sujet de ces visites est peut-être à contre courant de ce qui se fait habituellement, mais la formule reste la même : faire visiter un lieu, montrer quelque chose. En plus ces visites sont parfois organisées dans un but lucratif. Exemple avec le «we hate tourism tour» qui propose des «tour» pour les «tourist»... ironique...



X-DAY TRIP SINTRA CASCAIS | 50€

MAGICAL PALACES, PORTUGUESE CULTURE AND FOOD
Experience the beauty of Sintra and it's parks and palaces. Eat some of our typical portuguese food with a good red wine. Some of the nicest beaches around Cascais. But most important, in this day, you will taste the best custard cream tarts of Lisbon. And no, we are not talking about "that" place in Belém.

Ce système de visite possède un aspect infantilissant pour le participant, on s'éloigne de la marche libératrice qui nous donne le temps de voir et d'observer.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

//////////PARTIE 3 LA MARCHÉ ET LE PIÉTON : NOUVEL ENJEU DES POLITIQUES URBAINES//////////

Je me suis employé à décrire deux différents type de marche, qui ont des objectifs et des visions données complètement différentes. C'est avec cette troisième partie que vient le questionnement majeur que je souhaite mettre en avant. Je souhaite montrer comment les dernières années ont appris aux pouvoirs politiques municipaux à instrumentaliser la marche. Se servir de la marche comme je la décris dans la seconde partie pour en faire un «outil de contrôle».

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUS LE DROIT D'AUTEUR

Transformation des villes avec l'évolution des modes de transport

La ville a constamment eu un rapport étroit avec les mobilités, et donc avec l'évolution des types de mobilités. Bedolina Val camonica, première représentation d'un village rupestre montre bien l'importance des connexions, par le simple trait cette gravure montre la nécessité de relier un point à un autre par un passage marqué pour se repérer, un sentier, un chemin. Puis la ville vient s'organiser autour d'artères pavées avec l'apparition de la roue 3500 ans avant J.C. C'est à partir de ce moment que naît une première confrontation entre deux modes de transports, le déplacement à pied, et la traction animale. La ville commence à s'organiser autour d'une hiérarchisation des voiries, en passant de très larges voiries permettant le passage des animaux, à certaines voies qui ne le nécessitent pas et sont beaucoup plus restreintes. La technique ne faisant pas de progrès remarquables pendant un bon moment, on peut placer l'évolution suivante avec l'invention de la machine à vapeur, qui mets en place tout un réseau de transport ferroviaire qui sépare un peu plus les différents modes de déplacements. Mais le changement fondamentale restera celui de l'apparition massive de l'automobile au début du XXe siècle. Ici le problème devient différent, la nécessité n'est plus seulement de séparer les flux mais également de protéger les

différents usagers. Ainsi la rue vient à être séparée en plusieurs éléments distincts.

«L'aspect des voies de circulations (rues, boulevards, avenues...) change : les trottoirs se généralisent, le sol des chaussées s'uniformise par l'emploi du macadam puis de l'asphalte (inventé en 1862).»

(1)

Il s'agit la du plus profond bouleversement de l'histoire des transports jusqu'à présent, suivi par une augmentation constante du nombre d'automobile, dans les années 60 on fait face à une généralisation de la «ville parking». C'est en 1982 que la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) va donner l'opportunité aux collectivités publiques d'organiser leur réseaux de transports en communs. Le tramway fait son grand retour, après avoir été balayé par la voiture. C'est dans les années 2000 que la concrétisation de cette opportunité se donne à voir. Avec pas moins de 19 agglomérations qui adoptent, métro, tramway ou bus à haut niveau de service (BHNS). 450 kilomètres de lignes sont construits entre 2000 et 2010. Ce développement massif des réseaux de transport en commun s'accompagne d'une prise de conscience - un peu tardive - de l'impact conséquent des émissions de CO2 sur l'environnement. C'est avec cette idée en tête que les politiques actuelles s'orientent tous dans le même chemin. Celui de la piétonnisation des villes comme solution miracle au phénomène de pollution. Le lobby pétrolier évidemment bien trop

(1) THOMAS Rachel, L'aseptisation des ambiances piétonnes au XXe siècle, Grenoble, Rapport de recherche, 2010, 124 Pages

puissant face à la recherche en énergie propre pour nos déplacements quotidiens. La piétonnisation des villes a des enjeux politiques dépassant l'intérêt écologique qui ne semble pas concerner une partie des grandes métropoles françaises. Les intérêts principaux restent contenus dans l'argument de l'attractivité.

«Il était temps... Il était temps que Niort rejoigne enfin les nombreuses villes, moyennes ou grandes, qui ont rendu leur centre historique aux piétons, aux enfants, aux personnes âgées ou handicapées. Il était grand temps de libérer nos rues commerçantes des voitures qui gênent les passants, inquiètent les parents, contrarient les cyclistes...»

(1)

Cette politique est un outil de communication très efficace pour les villes. En mettant en avant l'apaisement de leurs centres villes afin d'attirer touristes, ou, potentiels habitants. Avec des arguments allant de la santé, à l'écologie, en passant par l'intérêt mercantile. Cette politique n'est pas uniquement à trouver dans la modification des centres villes actuels, mais aussi dans les grands projets de renouvellement urbain où la voiture cède sa place à de grands espaces publics. Je me pose la question de savoir quels sont les impacts de cette nouvelle politique sur la forme de la ville.

(1) La piétonnisation pas à pas, vivre à Niort, Juin 2009, n° 195



Nantes dans les années 60, omniprésence de la voiture

Disparition de la rue au profit d'un urbanisme «moderne»

Rue : Nom féminin

(latin *ruga*, ride du visage)

«Voie de circulation routière aménagée à l'intérieur d'une agglomération, habituellement bordée, de maisons, d'immeubles, de propriétés closes.»

(1)

Quel intérêt à conserver la forme d'une rue, si les voitures n'ont plus accès aux espaces interstitielles des bâtiments. La rue est dimensionnée par la voiture à laquelle on ajoute potentiellement une bande de stationnement et les trottoirs qui permettent d'accéder aux commerces et aux immeubles. De ce fait la conception des pieds de bâtiments et des bâtiments eux-même prend une tournure complètement différente. La rue est remplacé au profit d'espaces piétons, qui sont de larges espaces pavés pourvus d'assises et d'espaces paysagés. Cette conception vient également bouleverser une autre composante de la rue qui était celle de l'alignement des façades afin de créer une continuité dessinant un axe longiligne. La disparition de la voiture dessine donc une nouvelle manière d'aborder la planification urbaine. La construction des bâtiments se fait sous la forme d'îlots. C'est en tout cas la dynamique qui semble se dégager des derniers grands projets urbains.

Avec des exemples à Hamburg, Lyon, Nantes... Cet urbanisme d'îlot qu'il ne faut pas confondre avec les îlots haussmanien ou ceux de Barcelone, de taille beaucoup plus imposante. Les îlots dont on parle ici, agissent à l'échelle du bâtiment. L'immeuble architectural devient ici un objet entouré d'espace public, et dans ce sens il prend la signification d'îlot. Concept amené par Portzamparc, il peut définir par extension, tout bâtiment installé sur un socle Rez de chaussée. C'est ce type d'îlot que l'on retrouve notamment dans le développement du quartier de la prairier au duc. Les avantages qui sont défendus dans ce type de productions sont les suivants :

«Portzamparc rejette la mitoyenneté afin de créer des appartements dotés d'exposition multiples et de créer des échappées visuelles à l'intérieur de l'îlot. Ses conceptions architecturales retiennent une hiérarchisation entre espaces publics, semi-publics et privés, que l'architecture moderniste de tours et de barres sur dalle a perdue en rejetant la rue traditionnelle multifonctionnelle.»

Ce qui me semble ici incorrect c'est de dire que ces îlots s'installent dans un contexte de rue traditionnelle multifonctionnelle. Cela peut être le cas pour certains de ces bâtiments, mais ils restent très rarement entouré de rues dites traditionnelles, en effet, ils sont, la plupart du temps connecté à un boulevard, tandis que les trois autres

(1) Larousse en ligne

(2) Article Wikipédia, Christian de Portzamparc

façades, sont au contact d'espaces piétonnier, qui ont très peu de choses à voir avec ce que la rue multi-fonctionnelle représente.

C'est dans un sens un acte d'effacement de la rue dans sa définition d'espace de contact, de frictions et de rencontres. Cet effacement de la rue met en marche un aseptisation progressive des espaces publics, dans le but constant de protéger le piéton et de le mettre à l'écart. On a retiré les accidents, les surprises et la diversité qui font de la rue une rue, au profit d'une uniformisation des espaces de liaison entre les bâtiments. Une tendance, bien affirmée dans les nouvelles formes d'urbanisme, mais qui à moindre échelle prend place dans les centres villes historiques, bien que l'esprit de la rue perdue avec la forme des immeubles.

«Autrement dit, de par le monde, et quelles que soient les particularités de chaque lieu, de chaque culture habitante et aménagiste, ce lissage de la ville - entendu à la fois comme gommage des aspérités, standardisation des décors urbains, pacification de la vie publique et neutralisation des particularités culturelles - se généralise.»

«C'est ainsi que de nombreux centres-villes anciens, lancés dans la course au classement du patrimoine mondial de l'Unesco [...] sont littéralement vidés de leur population initiale et restaurés autour de projets essentiellement sécuritaires et mercantiles.» (1)

55

Bien que la deuxième citation évoque le phénomène dans certaines villes d'Amérique du sud, on retrouve ces intentions en Europe, sans cacher les objectifs qui sont les mêmes. Objectifs mercantiles et sécuritaires, en ajoutant l'argument écologique indissociable de la vision occidentale.



Les espaces entourant, ici, l'oiseau des îles dans le quartier de la prairie au duc, n'ont plus grand chose à voir avec une rue, ils empruntent plus au vocabulaire de l'esplanade piétonne ou de l'espace public piéton. Des espaces apaisés.

(1) THOMAS Rachel, L'aseptisation des ambiances piétonnes au XXI^e siècle, Grenoble, Rapport de recherche, 2010, 124 Pages

Je me rappelle d'une discussion avec un étudiant de Hamburg pendant une de mes dernières visites, en haut de la cale 2, je suis en train de parler de l'écoquartier de la prairie au duc et du développement sous la forme d'îlots, sans que j'aie plus loin il dit :

«We have the same troubles in Hamburg, architecture is not anymore built with a context, building in no man's land is leading to those massive blocks destroying the idea of the street... especially in Hafencity project»

Même si je ne pense pas que ce soit uniquement une histoire de contexte mais bien d'un ensemble qui comprend communication et décisions politiques en terme de PDU.

Ce qui aboutit bien sûr à la création de paradis piétonnier. Espaces de prédilections pour exposer la ville, exposer une politique et mettre en marche l'atout de la communication. Ces espaces ne sont pas conçus pour que les gens s'y sentent bien mais pour leur vendre un idéal, où on leur conseille d'aller se promener. La construction des ces espaces piétons, constitue la construction d'une vitrine.

RENOUVELLEMENT URBAIN



HAMBURG

HISTORIQUE



NANTES



LYON



Un système de communication global

En faisant les visites de l'île de Nantes j'ai appris à nuancer mon discours. Changer son orientation en fonction des publics rencontrés. En passant d'un contenu relativement aseptisé plutôt dans le but de vendre le projet, à un contenu problématisant les interventions sur le territoire. C'est aussi avec la première rencontre avec les groupes de visiteurs que je peut juger de mon orientation sur l'intervention. J'aurais beaucoup plus d'entrain à faire découvrir des lieux à des groupes motivés, qui m'ont posé des questions pendant la présentation, qu'à des groupes qui ne semblent pas intéressés par le projet. C'est aussi une façon pour moi de remercier certains groupes de leur implication.

Je ne marche plus pour moi, je marche pour les autres, ce qui peut être une motivation en soi. Le problème est que je ne sais pas dans quel but les visiteurs sont présents. La plupart du temps, ils sont obligés d'être là, je pense qu'ils sont intéressés par la visite, mais qu'ils marchent parce qu'ils sont obligés.

Plus largement, c'est en participant à ces visites que je fais partie d'un système global de communication ayant pour but de mettre en avant la métropole Nantaise. C'est après quelques lectures sur le marketing territorial que j'ai pu confirmer l'impression que j'avais sur la capacité des villes à placer leurs efforts dans les outils de communication. C'est dans une démarche franchisée que les grandes métropoles françaises se sont lancées dans une course à l'attractivité.

Et dans le système nantais l'île de Nantes joue un rôle majeur dans la communication, on pourrait même dire que c'est une mise en abîme avec un marketing territorial global pour la ville de Nantes puis un marketing local plus spécifique, réservé à l'île de Nantes. L'île de Nantes fonctionnant avec la SAMOA possédant son propre service de communication. Un budget de communication pour la ville de Nantes un peu obscur et bien compliqué à déterminer. Le budget de la communication étant officiellement d'environ 2 500 000 € (1) pour la ville de Nantes. Cependant l'utilisation de SPL leur a permis d'étendre ce budget à d'autres structures sans pour autant que cela soit évident dans les comptes de la ville. En effet Le voyage à Nantes et la SAMOA sont deux SPL, possédant un budget de communication qui n'entre pas dans les comptes de la ville de Nantes. Le budget total de la SPL du voyage à Nantes étant de 26M€ pour 2014 et de 378M€ pour la SAMOA. J'imagine donc assez facilement que le budget annoncé de 2,5M€ est largement dépassé par l'ajout de ces structures. A noter que la SAMOA est financé à hauteur de 58% par Nantes Métropole, en ajoutant 17% de la ville de Nantes.

Tout ça pour dire que la part du budget alloué à la communication est plus importante que l'on souhaiterait le faire croire. Sans plus entrer dans les chiffres je vois ici une preuve certaine de l'importance de la communication à Nantes. L'intérêt ici reste bien de déterminer les objectifs de cette communication qui donne la ville en spectacle.

(1) Sources de la page : SAMOA + Site ville de Nantes

Et comme dans tout spectacle, on ne montre pas les loges, la ville communique sur des points bien précis. On se retrouve face à un mécanisme comparable à la publicité, qui nous oriente vers un choix. En effet, le choix de savoir ou l'on va pouvoir passer notre temps libre. Dans un grand nombre de ces publications on retrouve des conseils de parcours et d'itinéraires de promenade. Certains de ces dépliants sont même entièrement consacrés au thème de la marche, afin d'orienter le riverain vers des «marches plaisir» ou il pourra découvrir un grand nombre de choses.



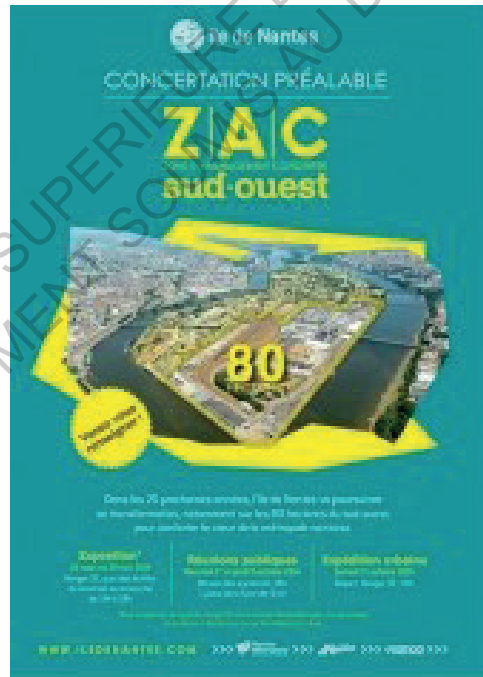
Un outil de contrôle

Les outils de communication que les villes mettent en place, et les récentes politiques de piétonnisation tendent à créer un climat favorable pour le piéton. C'est sous couvert d'une offre de bonheur que l'on nous soulage de notre liberté. Tout d'abord la liberté de marcher ou on veut, sans être constamment confronté à notre propre infantilisation. D'un côté par les outils de communication qui nous conseille sans arrêt des endroits agréables pour marcher. D'un autre côté par l'installation de ce climat pseudo sécuritaire des zones piétonnes qui conduisent simplement à la séparation des différents utilisateurs de la ville. C'est également ce processus qui permet de légitimer l'élargissement des zones à vocation touristique et mercantile, de motiver la relégation de la voiture. Il s'agit ici de la création d'un outil de contrôle aux avantages multiples. Le premier étant de ne plus se poser la question des flux et de leur cohabitation, mais de penser à leur séparation pour éviter tout problème. Le deuxième, naît du premier. Dans une société de plus en plus egocentrée, l'appropriation des espaces en fonction des usagers, apporte satisfaction à tout le monde. C'est aussi un outil de contrôle avec les nouvelles politiques de participations. En effet la loi ALUR indique la chose suivante :

- la concertation préalable prévue par l'article L121-16 du code de l'environnement, pour les plans ou projets hors champ d'application du débat public et ne disposant pas de procédure de concertation particulière. Cette concertation préalable à l'enquête publique, qui concerne notamment les projets soumis à étude d'impact, est facultative. Elle est mise en place à l'initiative du maître d'ouvrage, à la demande le cas échéant de l'autorité décisionnaire, et associe le public pendant toute la durée d'élaboration du projet. Ses modalités d'organisation sont très souples ;

La facultativité de la mise en place de consultation de concertation préalable est bien sûr interprété par les villes comme une opportunité de mener des actions politiques, elle se fait donc un devoir d'organiser ces concertations. Ce qui est intéressant c'est qu'une fois de plus on peut noter l'accompagnement de cette mesure par des expéditions urbaines. En tout cas en ce qui concerne la ZAC 2 du projet île de Nantes pour laquelle a été organisée plusieurs visites de la zone avec les personnes intéressés pour participer à la concertation

La mise en place de ces expéditions sont une preuve supplémentaire de la reprise politique des composantes de la marche. C'est une visite du territoire, à pied, qui se trouve être très bien organisée. Les personnes en charge de cette visite se sont employés à l'utiliser au mieux, pour, par la suite, réduire les questionnements, ou, les interventions des personnes qui se sont déplacés. Ce qui confirme un certain contrôle encore une fois exercé par le biais de marches, marches utiles...



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

**«He who makes a beast of
himself gets rid of the pain of
being a man.»
Samuel JOHNSON**

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

C'est en conclusion de ce mémoire que je me confronte aux aboutissants d'une réflexion sur le long terme. Ces aboutissants concernent d'abord, une réponse aux questions que je me posais avant d'en commencer l'écriture. A savoir : Quel est l'impact de l'appropriation politique de la marche ? Cet impact, on a pu le voir, est assez important. C'est en passant par des considérations éthiques et philosophiques que j'en suis venu à présenter le piéton, et par extension le marcheur (bien que le piéton soit spécifiquement, le marcheur des villes) comme élément central des bouleversements dans la forme des villes. Ils sont à l'origine de ce bouleversement, orchestré par des décisions politiques qui sont parfois difficiles à cerner. En effet, elles peuvent agir dans l'intérêt d'un embellissement et d'une sécurisation des villes. Elles peuvent permettre le rayonnement des métropoles, ce qui engrange une attractivité bénéfique aux villes. On peut d'ailleurs noter que Nantes est la première ville où les entreprises souhaiteraient s'installer avec 1 réponse sur 5 mentionnant Nantes comme première destination. D'un autre côté ces décisions politiques pourraient être à l'origine d'un appauvrissement du patrimoine multifonctionnelle de la rue, d'une aseptisation des espaces publics, et d'une infantilisation du piéton par le biais de la communication. Ce n'est donc pas toujours évident de peser le pour et le contre lorsque les points positifs sont entachés par une perte de qualité dans un autre domaine. Mon analyse montre en tout cas, que la totalité du système de décisions politiques et d'actions de communications en lien avec le piéton se réfère toujours au second type de marche que je décris. C'est à dire une marche touristique, toujours à la recherche d'un but.

La marche quotidienne semble délaissée. Les politiques feignent donc de s'intéresser aux déplacements piétons existant, pour mener l'aménagement de « ghettos » piétons. Sorte de Zoo, dans lequel le marcheur pourrait s'exprimer librement, à l'écart des nuisances. Le paysage que nous offre la pointe ouest de l'île de Nantes en est caractéristique.

D'un autre côté cet aboutissement me permet d'appuyer la certitude que j'exposais dans le début de ce mémoire. Celle de mon goût pour la marche dans son expression la plus simple. Mon expérience de médiation m'a permis de conforter cette vision et tend à m'éloigner de la marche didactique, touristique, spectacle, expédition... C'est aussi une façon implicite d'orienter un constat vers une potentielle réponse. Est-ce qu'un retour à une simplification de la marche permettrait une planification différente pour les villes. Qui permettrait peut-être de retrouver un rapport entre les différents usagers mobiles de la ville.

En tout cas ce n'est pas un aboutissement pour donner des orientations, j'ai lu bien trop de choses qui préconisent telle ou telle façon de marcher. Des méthodes pour se perdre, ou pour découvrir la ville. Ou des trajets à emprunter pour découvrir tel ou tel monument... Chacun est libre de choisir ce qu'il veut faire de la marche, mais il ne faut pas en négliger le potentiel, et il serait sûrement temps que les politiques cessent de l'instrumentaliser pour s'y intéresser de plus près.

Bibliographie

ABBAS Yasmine, Le néo-nomadisme, Paris, FYP Editions, 2011, 144 Pages.

ABBOTT John, Sharing the city, community participation in urban management, Routledge, Earthscan Publications, 1996, 256 Pages

ASCHER François, APEL-MULLER Mireille, La rue est à nous...tous !, La Laune, Editions Au diable vauvert, 2007, 308 Pages

CARERI Francesco, walkscapes la marche comme pratique esthétique, Paris, Editions Jacqueline Chambon, 2013, 208 Pages

CHARMES Eric, La rue, village ou décor ?, Paris, Editions Creaphis, 2006, 157 Pages

COVERLEY Merlin, Psychogéographies !, Lyon, Editions des moutons électriques, 2011, 196 Pages

CROZER Yves, JOLY Iragaël, La loi de Zahavi, Paris, Editions du Pucel, 2006, 103 Pages

DEPEAU Sandrine, RAMADIER Thierry, Se déplacer pour se situer. Places en jeux, enjeux de classes, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2011, 198 Pages.

FALISE Michel, La démocratie participative : promesses et ambiguïtés, La Tour d'Aigue, Editions de l'aube, 2004, 208 Pages

FULLENBAUM Max, La banlieue n'est pas un lieu, c'est une distance, Bucarest, Editions Samuel Tastet, 2009, 147 Pages

GOLLAIN Vincent, Réussir sa démarche de marketing territorial, méthode, technique, et bonnes pratiques, Paris, Territorial Editions, 2014, 190 Pages

GOODMAN Robert, After the planners, Paris, First Editions, 1972, 272 Pages

GOURDON Jean-Loup, La rue, essais sur l'économie de la forme urbaine, La Tour d'Aigues, Editions de l'aube, 2001, 285 Pages

GRANIE Marie-Axelle, AUBERLET Jean-Michel, Le piéton : Nouvelles connaissances, nouvelles pratiques et besoins de recherche, Lyon, Editions Lavoisier, 2007, 330 Pages.

GROS Frédéric, Petite bibliothèque du marcheur, Paris, Editions Flammarion, 2011, 296 Pages

HARVEY David, Le capitalisme contre le droit à la ville, néolibéralisme, urbanisation, résistances, Paris, Editions Amsterdam, 2011, 93 Pages

HERTMANS Stefan, Entre-villes, Paris, Editions Castor Astral, 2003, 240 Pages

KORSU Emre, MASSOT Marie-Hélène, ORFEUILLE Jean-Pierre, La ville cohérente, penser autrement la proximité, Paris, La documentation Française, 2012, 168 Pages.

LAVADINHO Sonia, WINKIN Yves, Vers une marche plaisir en ville, Paris, Editions CERTU, 2012, 232 Pages.

LE BRETON David, Marcher, éloge des chemins de la lenteur, Paris, Editions Métailié, 2012, 166 Pages

MEYRONIN Benoît, Marketing territorial, enjeux et pratiques, Paris, Editions vuibert, 2012, 256 Pages

MIAZZO Francesca, We own the city, Amsterdam, Editions Valiz, 2014, 256 Pages

MUMFORD Lewis, Le piéton de New-York, Paris, Editions du Linteau, 194 Pages.

OFFNER Jean-Marc, Les plans de déplacements urbains, Paris, La documentation Française, 2006, 96 Pages

Organisation de coopération et de développement économiques, Les rues piétonnes, Paris, OCDE, 1974, 137 Pages.

PEREC Georges, Tentative d'épuisement d'un lieu parisien, Paris, Editions Christian Bourgeois, 2008, 49 Pages

RAGON Michel, L'architecte, le prince et la démocratie, Paris, Albin michel, 1977, 252 pages

REDA Jacques, Le sens de la marche, Paris, Editions Gallimard, 1990, 224 Pages

REIGNER Hélène, BRENAC Thierry, HERNANDEZ Frédérique, Nouvelles idéologies urbaines : Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre, Rennes, Presse universitaire de Rennes, 2013, 178 Pages

SANSOT Pierre, Du bon usage de la lenteur, Paris, Editions Rivages, 2000, 204 Pages

SOLNIT Rebecca, L'art de marcher, Paris, Actes Sud, 2002, 395 Pages

TERRIN Jean-Jacques, Le piéton dans la ville. L'espace public partagé, Paris, Parenthèses Editions, 2011, 279 Pages.

THIERY Sébastien, BAUR Ruedi, EnsadLab, Face au brand territorial, LarsMuller Publisher, 2013, 320 Pages

THOMAS Rachel, L'aseptisation des ambiances piétonnes au XXI^e siècle, Grenoble, Rapport de recherche, 2010, 124 Pages

THOMAS Rachel, Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines, Paris, Editions des archives contemporaines, 2010, 196 Pages

THOREAU Henry-David, De la marche, Paris, Editions Mille et une nuits (Fayard), 2003, 79 Pages

WIEL Marc, La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée, Bruxelles, Editions Mardaga, 1999, 149 Pages

PODCASTS

France Culture :

Faut-il se libérer des contraintes ? (2/4) : La marche : une expérience paradoxale de liberté.

Adele van reeth, Frédéric Gros

France Inter :

Faut-il renonce à la liberté pour être heureux, Roland Gori